

NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift - 1972 - revue maritime bimestrielle



histoire des sous-marins
oud oostende
le raid de dieppe
maritieme woordenschat
marine marchande
chronique de plaisance
zeemacht - force-navale
marines militaires

25ième anniversaire musique force navale
25e verjaardag muziekkapel zeemacht



20° jaargang nr. 139
20° année no. 139



NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEUR - MEDEWERKERS

J. Dreesen, H. Rogie, V. Ségaert, G. Gouwy, C. Adam, G. Doyen, J. De Ridder, M. Verboven, P. Benoidt, E. Legein, E. Wets, V. Leerman, J. Barbieux, F. Van Otterdijk, R. Lambinet, J. De Grande, M. Maes, J. Cardon, R. Van Aerde, Sterckx.

Photos - Foto's

R. De Meersman

Dessins - Tekeningen

Neptunus

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. B  atse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS - VERKOOP- EN ABONNEMENTSDIENST

C.C.P. 1755 du Société Générale de Banque Oostende - Compte 280-0400779-12 de Neptunus.

P.R.K. 1755 van de Generale Bankmaatschappij Oostende - voor rekening 280-0400779-12 Neptunus.

P.R.K. 146270 van de Kredietbank Oostende - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.

C.C.P. 146270 du Kredietbank Oostende - compte 473-6090311-30 de Neptunus.

200 F gewoon - normal

500 F ère - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter :

J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. S  gaert

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driesche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet.

sommaire

la boutique
't winkeltje

p. 12 aan u, vriend lezer redaktie

p. 13 a vous, amis lecteurs redaction

p. 14 les sous-marins et la lutte anti
sous-marine j. barbieux

dessins : c. adam

p. 27 het belgisch loodswezen

e. legein

p. 31 merines militaires j.c.l.

p. 38 oud oostende m. maes

p. 45 il y a 30 ans, le raid de dieppe

r. lambinet

p. 55 onze koopvaardij f. van otterdijk

p. 60 telex-marmar g. doyen

p. 64 maritiem panorama h. rogie

p. 67 chronique de la voile p. benoidt

inhoud

p. 73 kroniek van de zeilsport

p. 74 woorden uit de zeemanskist

j.b. dreesen

p. 77 bundesmarine j. de ridder

p. 80 bibliografie - bibliographie

e. van haverbeke

p. 83 les amiraux, capitaines et corsaires

j.c. li  nart

p. 85 vereniging hulpbetoon zeemacht

redaktie

p. 88 maneuvres in mei - norminex 72

m. verboven

p. 91 met bestemming istanbul

j. de grande

p. 93 la force navale redaction

de zeemacht

redaktie

p. 103 la reserve

de reserve

BRIEFWISSELING — CORRESPONDANCE
Neptunus — BP 17 — 8400 Oostende

Nr 3 - 1972

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE «pont»

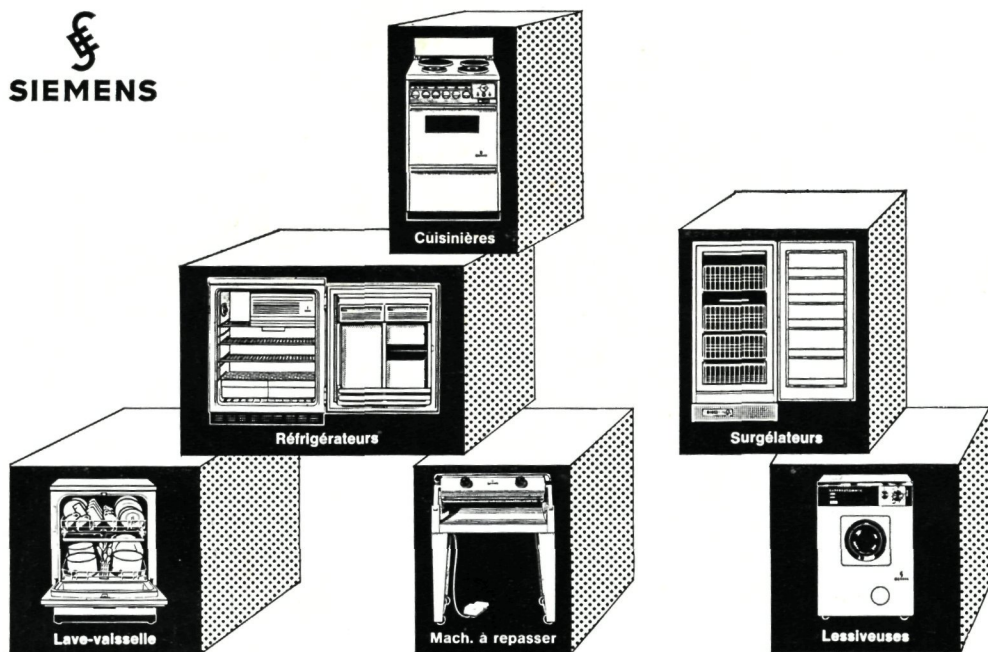
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE «machine»

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° (03) 41.14.80 ext. 378

siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

BOELWERF

N.V.

TEMSE

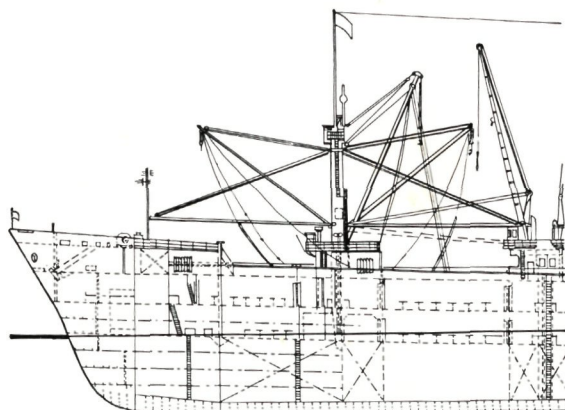
S.A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

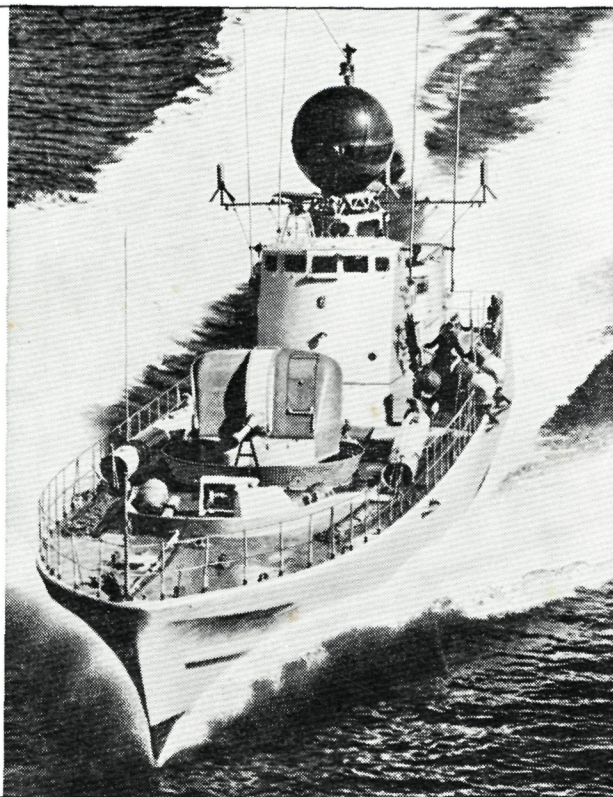
Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ
GRAMME", het visserijwachtschip
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches
"ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche
"GODETIA", et de 4 dragueurs de mines
côtiers

MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met
een M22-radaruurleidingsysteem

M20

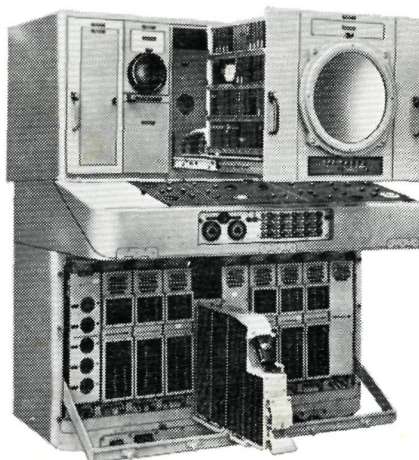
SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
vuurleiding-
systemen



eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers.

Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlakte doelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volg-antenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



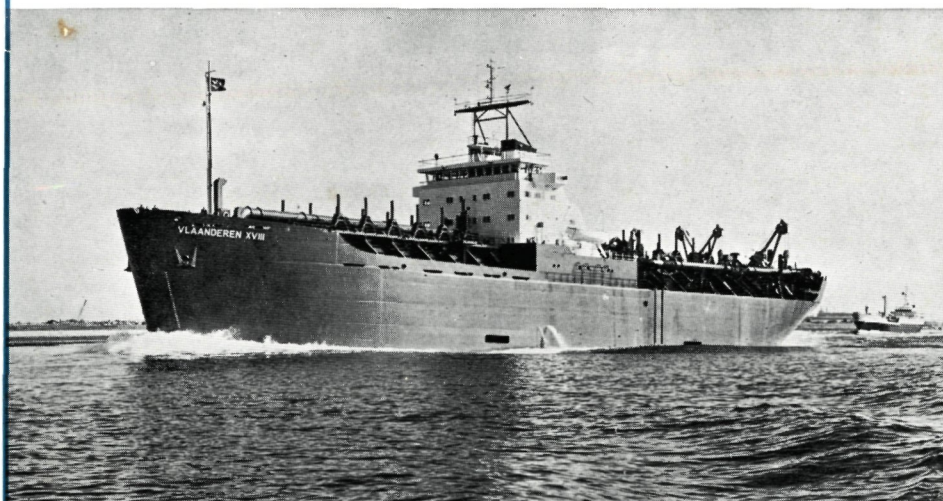
Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar



SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGLO

DRAGAGE DECLOEDT

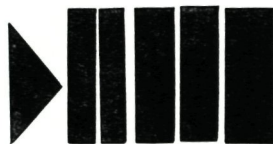


VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**Franklin Rooseveltlaan 11
1050 Brussel**

Tel. (02) 49.00.63

Telex 24510



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

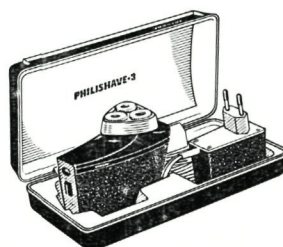
FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN

- * akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- * vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- * zonneblinden in gelakt aluminium
- * vliegenramen in aluminium en fiberglas
- * verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- * oriënteerbare rolluiken in aluminium
- * garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :
Juil Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — Tel. (03) 27.78.20

le Philishave
Rechargeable
branche 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

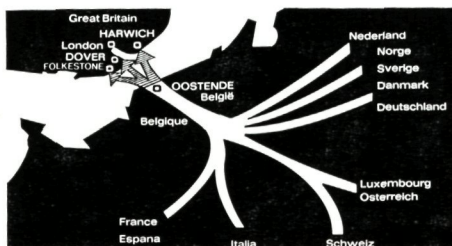
**United
Bonded
Stores**

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.

Drie snelle en gemakkelijke verbindingen (passagiers- en carferry diensten tussen BELGIE en GROOT-BRITTANNIE

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - HARWICH



- Gedurende het ganse jaar, tenminste 5 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende en Dover.
- Vanaf juli 1972 nieuwe carferry dienst tussen Oostende en Folkestone met minstens een dagelijkse afvaart in elke richting.
- Tijdens de zomer tot 17 afvaarten per dag, in elke richting tussen Oostende en Dover, Folkestone en Harwich.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur.

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover / Folkestone / Harwich, Oostende (tel. 776.01).
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65 - 11.58.90).

n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES

Oostende

Antwerpen

drukken is een zaak

beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

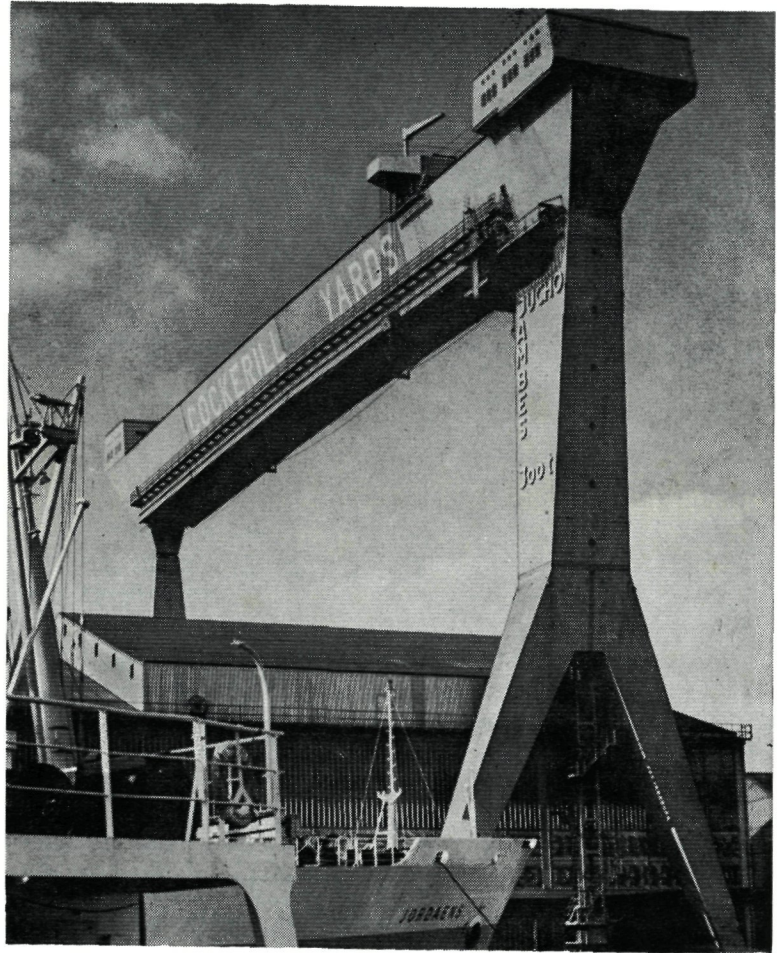
voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 059 / 751.32

beheer : delrue a. + g.

bouwen ◀
ombouwen ◀
herstellen ◀
dokken van schepen ◀
alle industriële werken ◀

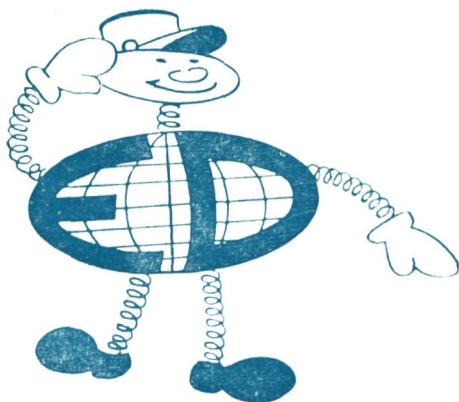
tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken

EDMOND DEPAIRE S.A.
N.V.



02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL



n.v. ubem s.a.

**MECHELSE STEENWEG 150
B-2000 ANTWERPEN**

tel. 03-37.29.50
tx. 32.515
tg. ubemship

shipowners
shipmanagers
consulting engineers
ship & cargo surveyors
naval architects



ZEEMANS LIEDEREN

De LP 33 T - STEREO - werd vervaardigd met de medewerking van :

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.

Het mannenkoor St-Barbe onder de leiding van Willy Van Poucke.

Voorzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest Eddy Dorsan.

Side 2

La Danaé
Au 31 du mois d'août
Pauvre marin
Le grand coureur
Les trois marins de Groix

CHANTS DU MARIN

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration :

Des fifres et tambours de la Musique de la Force Navale.

Du chœur d'hommes « St.-Barbe » sous la conduite de Willy Van Poucke.

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette.

Arrangements musicaux et orchestre Eddy Dorsan.

Side 1

Kapiteyn Bart
Vertrek naar Island
Daar was een meisje loos
Het afscheid
Het Kaperslied

De tous les aspects du folklore maritime, ce sont les chants des marins qui représentent la forme la plus directe du retour au passé.

Si les marins aujourd'hui ne chantent plus dans les mêmes circonstances qu'au temps de la marine à voile, ils restent attachés à ces chants qui font partie de leurs traditions. Neptunus, après avoir fait paraître une cinquantaine de chansons anglaises, flamandes et françaises dans ses numéros des années 1969 et 1970, et devant le succès qu'elles ont eu et l'intérêt qu'elles ont suscité, a décidé de publier un chansonnier et d'éditer un disque.

Pour ce dernier parmi 5 chants français, les plus populaires, ont été choisis. Et pour la face néerlandaise, 5 chants recueillis au littoral belge constitueront une contribution unique à l'enrichissement de notre patrimoine folklorique.

Un disque unique en Belgique pour la somme de 169,— F.

CCP 17.55 Société Générale de Banque d'Ostende pour compte 280-0400779-12 de Neptunus ou CCP 146270 du Kredietbank d'Ostende pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

In de verscheidenheid van maritieme folklore zijn de zeemansliederen het beste bindrif met het verleden.

De zeeman van vandaag zingt niet meer en zo hij het nog doet is dat niet meer in de omstandigheden van vroeger, die van de zeilvaart, niettemin blijven zij toch trouw gehecht aan deze liederen die een groot aandeel hebben in hun tradities. Neptunus, na in zijn jaargangen 69 en 70 een 50-tal Engelse, Vlaamse en Franse Zeemansliederen te hebben gepubliceerd, heeft besloten een liederenbundel en een langspeelplaat op de markt te brengen.

Voor de LP werden de 5 meest populaire franse liederen uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig gedeelte werden het vijf liederen van ons folklorepatrimonium.

Een in België unieke plaat ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Zeemacht, aangeboden aan slechts 169,— F.

Bestelling enkel door betaling op postrekening 17.55 aan de Generale Bankmaatschappij Oostende voor rekening 280-0400779-12 van Neptunus of postrekening 146270 van de Kredietbank Oostende voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.

ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 × 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,— F + 4,5 portkosten.



AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 × 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.

A vous, amis lecteurs...

Le 14 août 1942 à l'aube, une flotte britannique se présentait devant la côte française pour tenter un coup de main sur Dieppe et les installations stratégiques qu'y ont édifîés les allemands.

Au nombre de ses navires, il en est un, chaland rapide de débarquement chargé de commandos canadiens, qui est commandé par un belge : le Lieutenant de Vaisseau V. Billet. Brillant officier de la Marine de l'Etat, ayant fait service sur les malles Ostende-Douvres et sur l'avisco-garde-pêche « ZINNIA », courageux, impétueux, dynamique et entraînant, Billet a rassemblé, au coeur de la tourmente de la guerre mondiale qui s'abat sur la Belgique neutre et pacifique, tout ce qu'il a pu trouver comme marins belges en Angleterre et s'est mis avec eux au service de la cause alliée pour reprendre le combat et libérer le Pays de l'emprise ennemie.

Billet que la Force Navale honnora, pour ce fait, du titre de Fondateur de la Section Belge de la Royal Navy, se trouve en ce matin d'août 1942 dans la première vague d'assaut qui va se heurter au mur de l'Atlantique.

Neptunus a voulu, pour rappeler sa mémoire, consacrer un article à ce raid, premier combat porté par les Alliés Outre-Manche, premier combat auquel prit part cet officier, combat dont il ne devait pas revenir.

Cet article est du à la plume experte du Capitaine de Corvette BEM Lambinet qui commandait la division belge qui, l'an dernier à pareille époque, fit escale à Dieppe à l'occasion de la pose d'une plaque commémorative consacrée au Lieutenant de Vaisseau V. Billet, et que eut ainsi l'occasion de se rendre sur les plages de débarquement où se déroula voici trente ans la tragédie.

Puissions-nous nous rappeler en cette occasion, le sacrifice que firent nos aînés pour rendre à notre pays la liberté qui est le plus cher de tous les biens, celui dont on souffre le plus d'être privé, et nous souvenir qu'il est bien des sacrifices qui auraient pu être épargnés si nous avions été assez forts pour dissuader quiconque de jamais rien tenter contre nous.

Dans la construction d'une Marine, telle que la Force Navale a entrepris d'en doter le pays voilà déjà plus de vingt-cinq ans, il entre une bonne part de refus d'avoir encore à perdre ce que nous avons perdu comme bons navires et bons marins faute de défense sur mer, et une grande part de détermination à monter en temps de paix, tous les éléments concourant à faire de notre nation une nation maritime au même titre que tous les autres riverains de la Mer du Nord et d'y défendre notre place.

Que la mort d'un Victor Billet n'ait pas été inutile, que la pensée de son sacrifice nous galvanise et nous aide à poursuivre notre tâche de Compagnons bâtisseurs d'une Marine.

Aan U, vriend lezer...

De 14e augustus 1942, bij morgenschemering bood zich de Britse vloot voor de Franse kust aan om er een aanval te plegen op Dieppe en op de strategische installaties welke door de Duitsers aldaar opgericht werden.

Onder deze schepen vinden wij een vlugge landingsbarge geladen met Canadese commando's waarover een Belg het bevel voert: Luitenant ter Zee V. Billet.

Uitstekend officier van de Staatsmarine, die dienst nam op de mailboten Oostende-Dover en op het aviso visserijwachtschip « ZINNIA ». Moedig, onbesuisd, dynamisch en meevoerend heeft Billet het klaar gespeeld te midden van het onheil van de tweede wereldoorlog dat zich op het vredelievend België stort om alle Belgische zeelui samen te bundelen in Engeland om zich ten dienste te stellen van de geallieerden om de strijd te hervatten en het land van het juk van de vijand te verlossen.

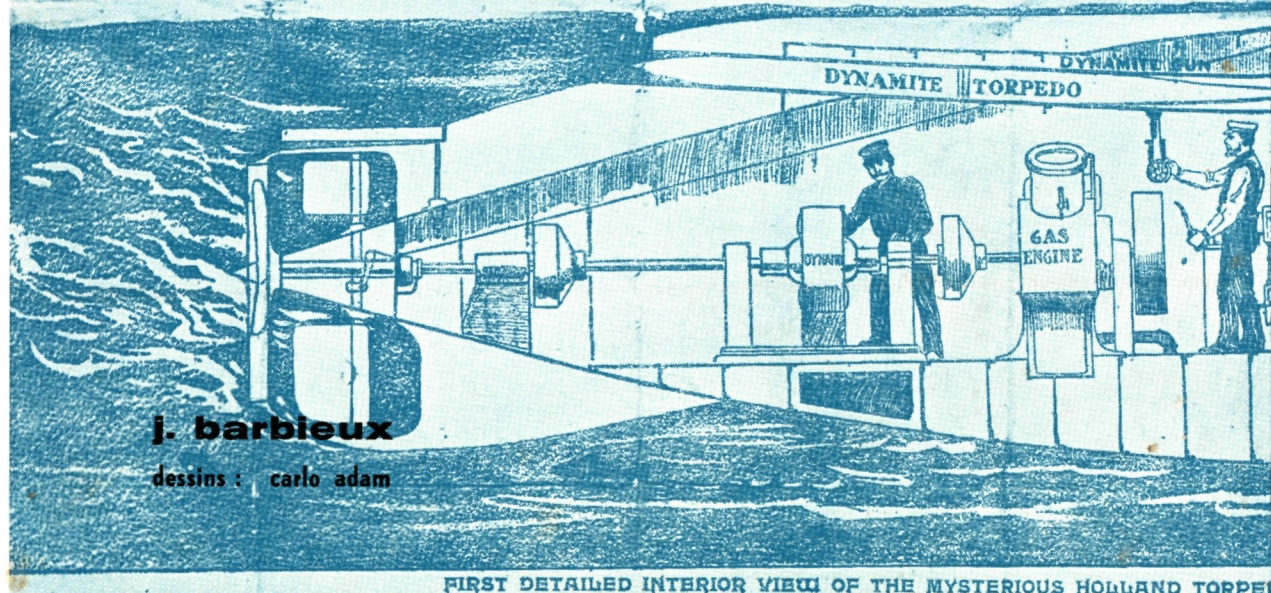
Billet die door de Zeemacht gehuldigd wordt als stichter van de Belgische Sectie van de Royal Navy, bevindt zich op deze bewuste morgen van augustus 1942 in de eerste aanvalsgolven die de Atlantische Muur, opgericht door de Duitsers, zal trachten in te deuken. Neptunus wil door een artikel te wijden aan deze eerste raid der geallieerden van over het Kanaal waaraan onze held deelnam doch nooit terugkwam, nog eens hulde brengen aan V. Billet.

Huidig artikel hebben wij te danken aan Korvetkapitein (S.B.H.) Lambinet die het bevel voerde over het Belgisch smaldeel dat verleden jaar op hetzelfde tijdstip aanlegde in Dieppe ter gelegenheid van de inhuldiging van de gedenkplaat Luitenant ter Zee Billet. Hem werd aldus de kans geboden zich op het landingsstrand te begeven waar zich 30 jaar geleden de tragedie afspeelde.

Wees allen indachtig het groots offer dat onze voorgangers over hadden voor de vrijwaring van de vrijheid van ons land, een kostbaar iets dat wij slechts naar waarde weten te schatten als wij ervan beroofd worden. Denken wij eraan dat talloze offers hadden kunnen vermeden worden waren wij sterk genoeg geweest om de vijand af te schrikken. In het opbouwen van een marine zoals de Zeemacht zich voorgeromen heeft sedert 25 jaar is de reden voor een groot deel terug te vinden in de weigering nog ooit zoveel goede schepen en kostbare zeelui prijs te geven bij gebrek aan verdedigingsmiddelen op zee en de vastberadenheid om vanaf vredetijd van ons land een zeemogendheid te verwezenlijken zoals de andere landen welke aan de Noordzee grenzen en er onze plaats daadwerkelijk te verdedigen.

Laten we hopen dat de dood van een Victor Billet niet tevergeefs is geweest, dat de gedachte aan zijn opoffering ons sterkt en ons de nodige krachten oplevert om onze taak van « uitbouwers der marine » tot een goed einde te brengen.

les sous-marins...



J. barbieux

dessins : carlo adam

FIRST DETAILED INTERIOR VIEW OF THE MYSTERIOUS HOLLAND TORPEDO

II. Du Sous-Marin au Submersible (1890-1914)

En France, en 1890, Gustave Zédé et Romazotti mettent en chantier un sous-marin en bronze, armé de torpilles. G. Zédé meurt en 1891, tué par l'explosion d'un système propulsif à poudre destiné aux torpilles. L'équipe continue le travail sans lui, et, le 1er janvier 1893, le GUSTAVE ZEDE est lancé à Toulon. C'est un sous-marin de 48,50 m de long, 266 Tx, ayant un moteur électrique de 720 CV alimenté par 720 batteries ; il peut faire 8 nœuds en surface et 5 en plongée ; son rayon d'action est de 175 milles à 5 nœuds. Les essais ont lieu avec les membres de la commission d'études à bord. Très vite, ils se rendent compte de l'instabilité longitudinale du navire ; l'eau rentre par le presse-étoupe de l'arbre d'hélice ; comme le sous-marin piquait du nez, elle passe de l'arrière à l'avant en offrant un bain de pieds inattendu aux embarqués. L'équipage parvient cependant à redresser le bâtiment qui exécute alors un bond de carpe à la surface. On appliquera ensuite l'idée de Voisin en aviation pour stabiliser le ZEDE : des plans fixes à l'arrière et des ailerons mobiles au centre. Le sous-marin est alors jugé suffisamment stable ; le problème du lancement des torpilles est étudié. Ce n'est qu'en 1898, que le ZEDE réussira son premier lancement en plongée sur un navire en marche (le cuirassé MAGENTA).

La nouvelle se propage très vite. La population française est enthousiasmée, tandis que les Britanniques essayent de minimiser l'exploit, arguant la différence entre les exercices et la réalité du temps de guerre.

Entretemps, au Portugal, vers 1890, Fontes Pereira a construit son PLONGEUR de 17 Tx, et, en Italie, en 1892, Pullino essaie son DELFINO, un sous-marin semblable au GYMNOTE.



L'ESPADON émerge près du Transatlantique "LA CHAMPAGNE" en 1903

Une flotte de sous-marins est organisée tout en continuant des expériences assez erratiques. En 1900-1901, 4 type FARFADET, puis les 2 sous-marins de la souscription sont construits, tous des Maugas 136/146 T, 10/9 nœuds.

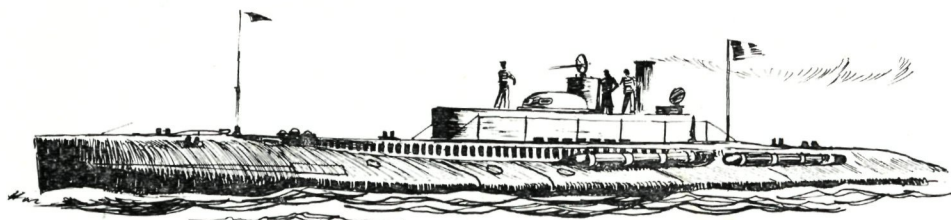
De 1901 à 1905, 20 types NAIADE, 66/69 T, sous-marins purs avec moteur au benzol et électrique de Romazotti, sont mis à l'eau ; ils ont une autonomie de 200 milles et portent 2 torpilles. Puis les 4 SIRENE de Laubeuf dont nous avons déjà parlé.

En 1903-1904, trois sous-marins expérimentaux sont construits : le (X), 165 T, 8/10 nœuds de Romazotti, le (Y), 222 T, 10/6 nœuds de Bertin et le (Z), 202 T, 8,5/6 nœuds de Maugas. A ceux-ci, viennent encore s'ajouter, fin 1904, l'OMEGA, submersible de Bertin de 301/394 T, 10/7 nœuds et le THAU, 2e 3ème Goubet qui sera refusé.

Bien que les services techniques s'obstinent à construire surtout des sous-marins, les partisans du submersible ne désarment pas malgré les vexations (en avril 1902, 13 submersibles type AIGRETTE avaient été commandés ; en mai, on réduisait le nombre à 2).

En 1905, ils obtiennent enfin qu'une évaluation et une comparaison soient faites entre un sous-marin pur et un submersible. La confrontation a lieu entre le (Z) et l'AIGRETTE, 177/252 T, 9/6 nœuds. Le submersible sort largement vainqueur et l'on ne passera plus le commande de sous-marins (mais les commandes faites ne sont pas annulées). En août 1905, 18 PLUVIOSE sont commandés ; ce sont des submersibles de 440/550 T, vapeur et électrique, 12/8 nœuds, autonomie de 700 milles et 7 tubes lance-torpilles. En même temps, on met en chantier 16 BRUMAIRE de mêmes caractéristiques excepté le moteur au pétrole au lieu de la vapeur qui lui donne une autonomie de 840 milles ; vers 1911, on remplacera le moteur au pétrole par un diesel.

De 1906 à 1908, la marine reçut encore 6 EMERAUDE, les derniers sous-marins de Maugas, 392/426 T, 12/8 nœuds avec 6 tubes.



Le "SILURE" (NARVAL AMÉLIORÉ) - 1901

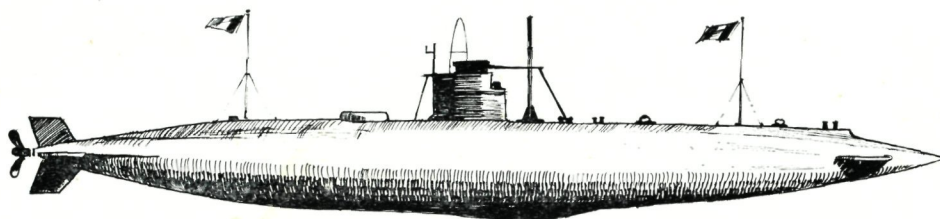
L'ingénieur Laubeuf enthousiasmé écrit que les sous-marins et submersibles viennent fournir une arme qui n'existait pas ; ce sont les torpilleurs diurnes ; à 2 m d'immersion, limite de pénétration des projectiles, ils sont non seulement invulnérables, mais invisibles. C'est l'arme rêvée pour reprendre la guerre de course contre le commerce ennemi. Les Anglais continuent à clamer que ce sont des engins aveugles et lents, donc inefficaces ; les Allemands attendent et observent le duel.

En tout cas, l'opinion publique française est sensibilisée. Le journal « Le Matin » ouvre une souscription publique pour offrir un sous-marin à sa Marine ; l'argent recueilli permet la construction de 2 sous-marins. Ce seront le FRANÇAIS et L'ALGERIEN sur plan Romazotti (type MORSE) ; ils participeront aux manœuvres de 1902 et placeront leurs torpilles au but sur des cuirassés en route.

Le NARVAL a aussi ses successeurs en 1901, 4 submersibles 157/231 T, vapeur et électricité : SIRENE, TRITON, ESPADON et SILURE. Ils appareillent de Cherbourg le 25 juillet 1902 pour Brest ; après 2 jours de mauvais temps, ils arrivent en grande rade et profitent de la nuit pour recharger leurs batteries. A l'aube, ils attaquent le FULMINANT battant pavillon de l'Amiral commandant l'escadre et réussissent à le « couler ».

Si par très mauvaise mer, 4 submersibles ont été capables de faire le trajet de Cherbourg à Brest, le blocus redouté est un mal terminé ; les grandes puissances seront obligées de revoir leurs plans tactiques et stratégiques puisque ces navires construits dans un but défensif peuvent agir offensivement et traverser la Manche pour attaquer les escadres adverses dans leurs rades et dans leurs ports.

En 1903, l'ESPADON exécute une attaque simulée sur le transatlantique CHAMPAGNE et fait surface près du paquebot ; le Commandant et les passagers sont émerveillés par le spectacle de ce navire sortant des flots ; le CHAMPAGNE stoppe et le Commandant du sous-marin leur crie : « Si vous étiez un ennemi, vous seriez par le fond, car je viens de vous torpiller ». L'émerveillement se transforme en délire, des hourras et des « Vive la France » s'élèvent de tout le navire. On est, en fait, à l'époque des relations tendues avec l'Angleterre ; la guerre du Soudan (Fachoda, 1898) est encore fraîche dans les mémoires. Laubeuf écrit encore que pour éviter un nouveau Trafalgar, il faudra refuser à tout prix, les combats d'escadres et utiliser les submersibles presque uniquement dans la guerre de course ; pour ce faire, il est grand temps d'abandonner la construction des sous-marins et construire des submersibles plus grands avec des armes et une autonomie appropriées. (Cette théorie sera appliquée, mais un peu trop tard par les Allemands pendant la guerre 14-18, et qui plus est, avec des submersibles « copiés » sur ceux de Laubeuf). La France cependant continue la construction de sous-marins purs ; politiquement, il fallait ménager les Anglais et s'en tenir à des navires défensifs à rayon d'action faible, mais dans la cuisine intérieure, il fallait aussi ménager la susceptibilité des ingénieurs plus agés et plus haut en grade qui voyaient d'un mauvais œil un jeune travailler en complète collaboration avec ces « exécutants » que sont les officiers-pont ! Ecœuré, Laubeuf quitte la Marine pour offrir ses services à un chantier civil. Il y construira des sous-marins pour l'étranger et devra encore défendre son honneur lorsqu'on l'accusera d'avoir donné ses plans à la Marine Impériale ; en fait, il réussira à prouver que la marine avait laissé publier les plans de son NARVAL par une revue à grande diffusion.



GUSTAVE ZEDE - 1901

C. ADAM

avec un rayon d'action de 620 milles à 8 nœuds. Pour plonger, on éteint la chaudière, la cheminée est rentrée, 85 T d'eau sont englouties dans les ballasts (il a 42 % de flottabilité, tandis que les sous-marins purs n'ont que 2 à 3 %); toutes ces manœuvres demandent 28 minutes au bout desquelles, le sous-marin disparaît sous les flots où il est propulsé par un moteur électrique à 6,5 nœuds; les accus lui donnent une autonomie de 30 à 70 milles, mais ils peuvent être rechargés en surface par le moteur utilisé en génératrice. L'équipage de 11 hommes a entre les mains un engin redoutable, car il est armé de 4 appareils lance-torpille placés à l'extérieur.

Au cours des essais, le temps de prise d'immersion passera successivement à 20, 15 puis 12 minutes. En plongée, il parvient à parcourir 60 milles à 3,25 nœuds ou 11 milles à 5 nœuds; l'autonomie en surface est indéfinie puisqu'il peut être ravitaillé à la mer.

Sa première plongée est effectuée au mois de février 1900 et il est définitivement armé en juin de la même année; son premier lancement de torpille a lieu en mars 1901. A la fin de 1901, le NARVAL totalise 79 plongées et 22 lancements de torpilles.

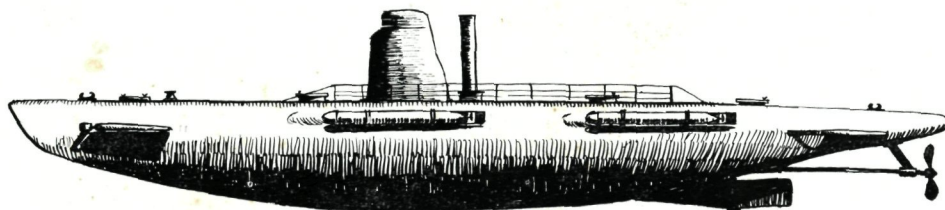
La Marine ne veut cependant pas jouer sur un seul tableau. Elle donne aussi leur chance à Romazotti (qui construit son MORSE, un G. ZEDE réduit en dimension, qui sera lancé à Cherbourg en 1899) et à Maugas qui met sur cale son FARFADET. Le 1er est un sous-marin pur de 140 T filant 10/9 nœuds avec un rayon d'action très faible; le 2me aussi du type sous-marin fait 184/200 T avec une vitesse de 8/12 nœuds.

Ces 3 navires donneront naissance à 84 sous-marins et sous-marins en France entre 1899 et 1906.

Le 23 mai 1901, le NARVAL quitte Cherbourg pour arriver à Brest 48 heures plus tard; il réussit à forcer le Goulet et place sa torpille dans une cible sans avoir été repéré. Le 13 juin, il appareille et, en route, restera 12 heures en plongée.

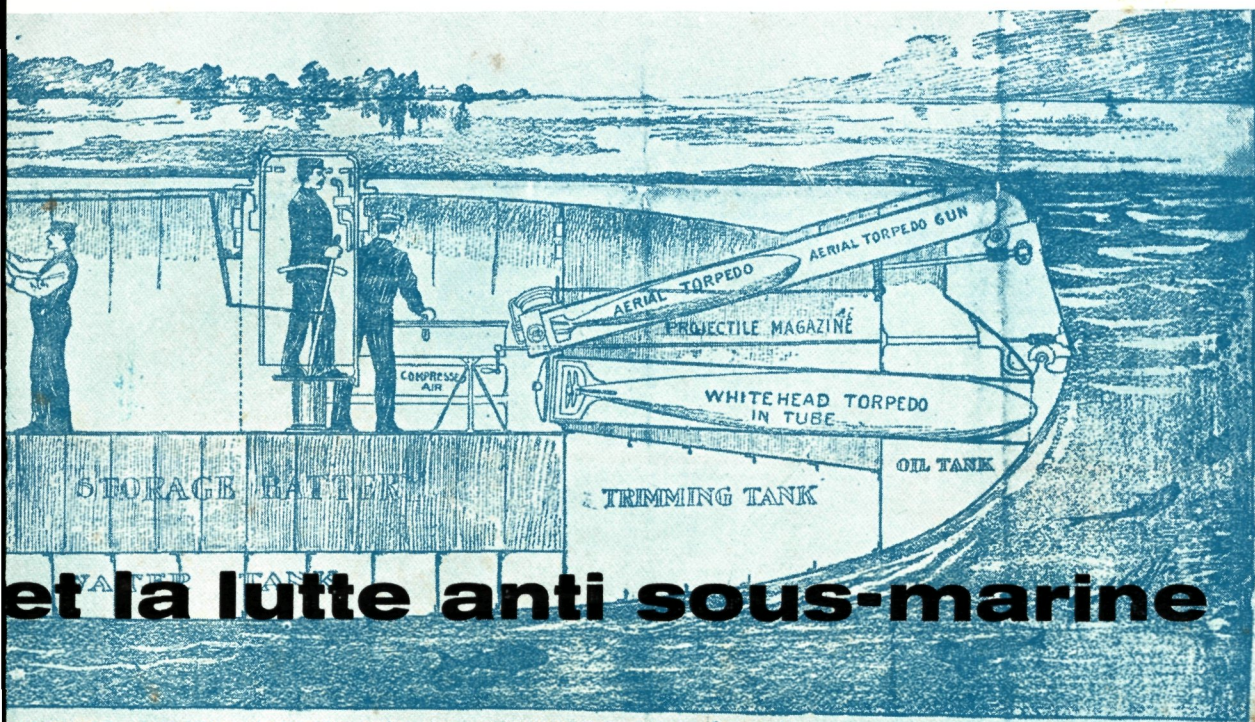
Le 7 juillet 1901, le GUSTAVE ZEDE appareille de Toulon et quitte le port sans avoir été aperçu. Après un jour et une nuit de navigation au cap Sud-Est, le Commandant Jobart place une torpille d'exercice en pleine coque du cuirassé CHARLES MARTEL qui sortait de la rade d'Ajaccio. Après cet exploit, il fait surface et est acclamé par tous les équipages; il replonge ensuite pour disparaître de la vue et pénétrera dans le port de Marseille le 9 juillet sans avoir été vu.

(1) On note habituellement le déplacement et la vitesse, en surface et en plongée, en les séparant par une barre : le 1er nombre est toujours la caractéristique en surface.



NARVAL - 1898 -

C. ADAM



et la lutte anti sous-marine

SHOWING INVENTOR HOLLAND AND HIS EXPERTS AT THEIR STATIONS.

Le « HOLLAND VII » 1898.

2ième PARTIE

Etant donné les résultats obtenus dans les différents pays, les marines de guerre augmentent leur effort pour arriver à un sous-marin de combat d'une valeur certaine.

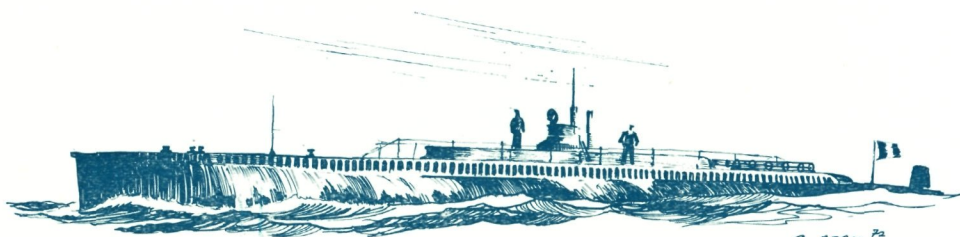
En 1896, l'Amiral Aube, ministre de la Marine française, organise un concours pour un projet de sous-marin répondant aux normes suivantes : déplacement de 200 T, vitesse de 12 nœuds en surface, autonomie de 100 milles à 8 nœuds dont 10 milles à 8 nœuds en plongée et 2 torpilles parées à être lancées.

Dix projets sont d'abord retenus, puis trois de ceux-ci (Romazotti, Maugas et Laubeuf), ainsi que l'appareil lance-torpille de Drzewiecki et le moteur à explosion de Forest.

Seul, le projet de l'ingénieur du Génie maritime Laubeuf comporte une idée « originale ». Il s'était renseigné auprès des divers commandants du GYMNOTE et G. ZEDEL ; le LV Baudry avait écrit dans un de ses rapports, que le sous-marin ne devait pas rester constamment en immersion ; au contraire, il resterait le plus souvent en surface et ne plongerait que pour l'attaque : il fallait donc un bâtiment ayant une bonne tenue à la mer, mais capable de s'immerger ; il fallait un « torpilleur submersible ». Ainsi, rejoignait-il l'idée de Fulton dans son projet proposé aux Anglais, étouffé par eux et jamais publié.

Le projet définitif est accepté en 1896 et le NARVAL est mis en chantier le 1er juin 1898. Ce « submersible » a une coque extérieure semblable à celle des torpilleurs « 130 », dits « ventre-à-terre » ; elle contient une coque épaisse en forme de cigare, tandis que l'intervalle sert de water-ballast.

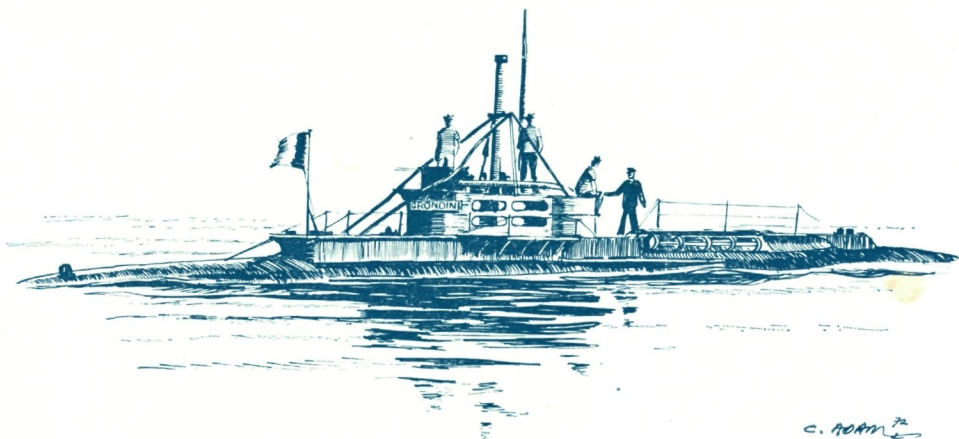
Lancé à Cherbourg, le 21 octobre 1899, il fait 34 m de long, 3,75 m de large, 117/206 T (1) ; une chaudière à vapeur et son moteur de 250 CV lui permet tent de filer 12 nœuds en surface



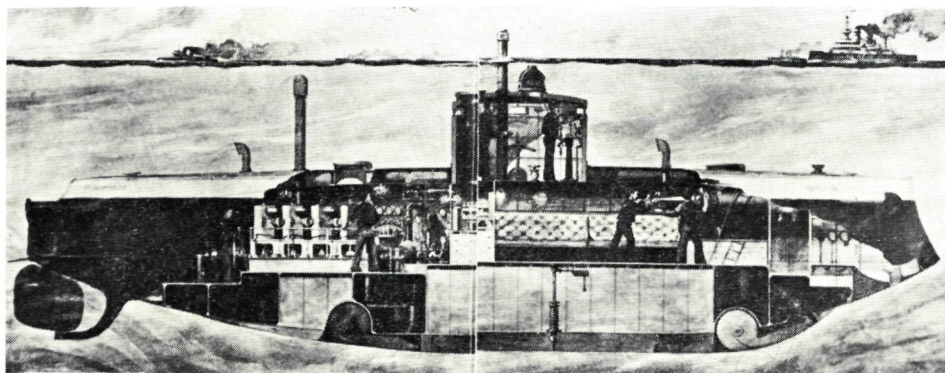
Le "PLUVIOSE" 1905 - long 54 M - 550 T.

Entretemps, le 5 juillet 1905, le FARFADET avait coulé en rade de Bizerte ; le commandant a été précipité à la mer tandis que le second resta coincé dans l'écoutille qu'il voulait fermer. Les survivants dans l'épave vivront encore 32 heures en attendant la grue qui aurait pu les sauver.

Quant aux « NAIADE », appelés aussi « noyade » à cause de leur sécurité, ou « friture » à cause de leur nom de poisson et de leur petite taille, en voici la description donnée par l'un des jeunes commandants, Paul Chack : « Par une échelle verticale, je descendis dans un puits d'acier tout juste assez large pour mes épaules. Une mouche prise dans un boîtier de montre, un rat fourvoyé sous un capot d'automobile doivent éprouver une sensation analogue. Ici, le problème du contenu plus grand que le contenant avait été résolu ! Dans les 24 m de ce cigare effilé, on avait logé 120 bacs d'accumulateurs, un moteur électrique, un moteur à benzol flanqué d'une dynamo, une batterie de tubes lance-torpilles, 5 grandes caisses à eau formant ballast, une turbine les vider, des ventilateurs, la caisse à eau de réglage, le périscope, une manche d'aération, les volants des barres de plongée et des gouvernails, le compas. Et puis, un tas d'accessoires : manomètres, enregistreurs. Les parois disparaissent sous le réseau des câbles électriques. Où mettait-on l'équipage ? Neuf électriciens et mécaniciens, un gabier, un timonier, le second, le Commandant ? Quand chacun était à son poste, nul ne pouvait bouger... ce qui était préférable pour l'équilibre du navire. Le périscope s'embuait et ne valait pas grand chose. A tout casser, on filait 3 nœuds en plongée pendant deux heures. Le moteur thermique à benzol, une rogolade ! Un 4 cylindres 80 CV d'automobile modèle 1898. On l'appelait le



Le "GRONDIN" 1903 - 68 T.



Protector de Lake.

1902

«bourricot». Chaque fois qu'on le mettait en marche, son volant de fonte éclatait en projetant de la mitraille, ce qui justifiait le titre de moteur à explosion. Il dégageait de telles émanations qu'un jour tout l'équipage perdit connaissance, moi croyant donner des ordres du kiosque, et l'on manqua de peu à Toulon de couper en deux la navette entre la darse et Saint-Mandrier, puis de s'écraser sur un cuirassé. Période dure et magnifique. Quatre fois, on m'a signalé disparu, vingt fois nous avons tiré la mort par la barbe. Tout était simple, la vie était belle. Je commandais le GRONDIN ».

Mais avec l'adoption du type submersible, le sous-marin est devenu plus sûr et le seul progrès marquant par la suite sera l'adoption du moteur diesel dans toutes les marines vers 1911.

Que se passe-t-il dans les autres pays ?

Aux Etats-Unis, la lutte continue entre Lake et Holland. Bien que le second soit sorti vainqueur du concours organisé par la Marine en 1898, Lake construit son PROTECTOR en 1902. Il ressemble très fort à son ARGONAUT, mais l'adoption de la double coque en améliore la stabilité ; de plus les roues sont rétracables ; il fait 149/189 T, 11/7 nœuds, a une autonomie de 250 milles à 8 nœuds grâce à son moteur à essence de 120 CV, est armé de 2 tubes lance-torpilles à l'avant et d'une à l'arrière. Un équipage de 8 hommes manœuvre ce navire de 20,40 m de long et 3,40 m de large. Comme le FULTON (Holland IX) son autonomie en plongée est de 4 à 5 heures à environ 5 nœuds.

La politique des USA est d'utiliser les sous-marins en défense côtière, c'est-à-dire qu'ils devaient être capable de prolonger la portée des canons.

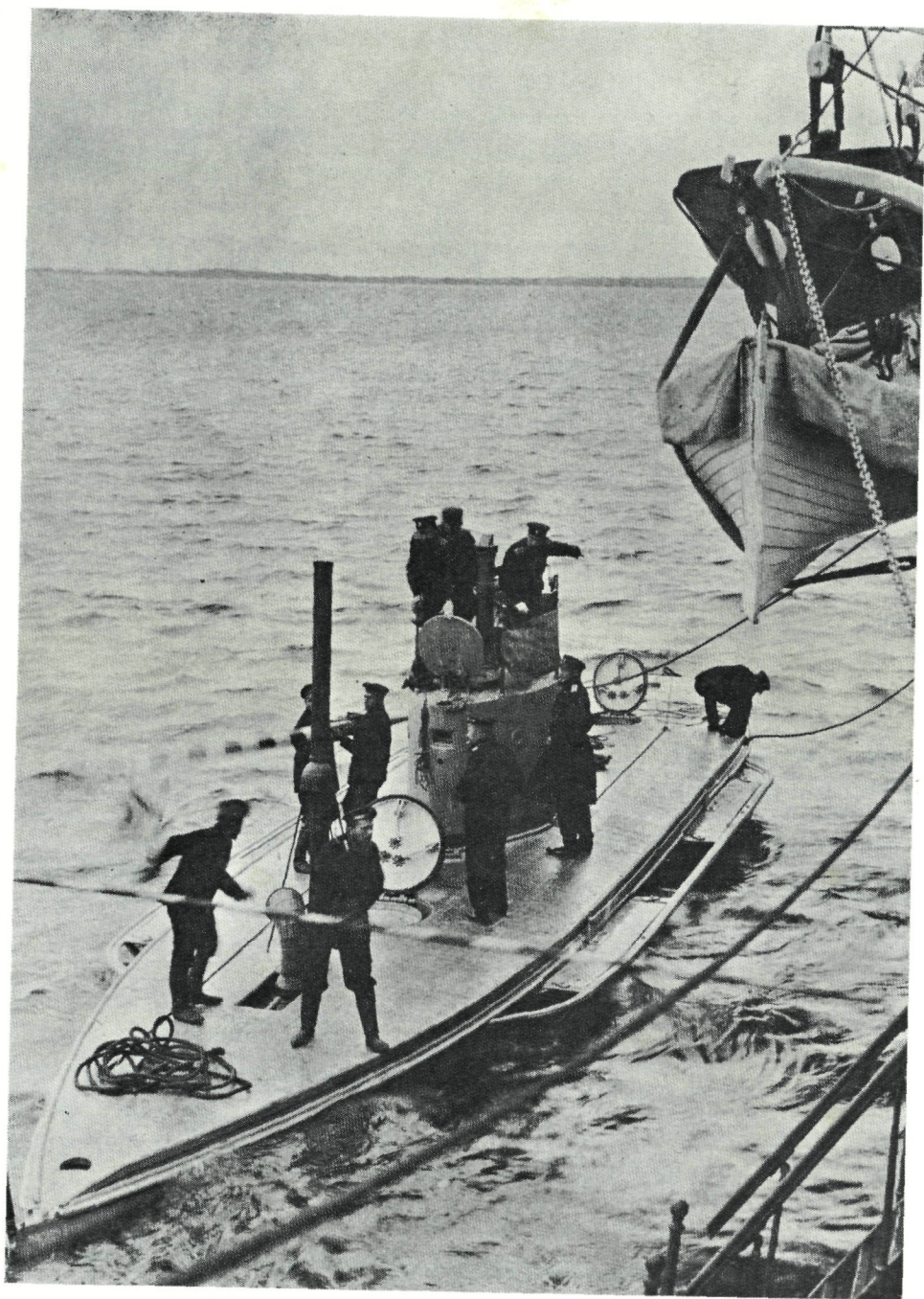
Ils construisent ainsi de 1902 à 1908, 7 ADDER de 123 T ; en 1906-1907, 3 types B de 173 T, 2 TLT ; de 1906 à 1909, 5 types C de 275 T (1er sous-marin à deux hélices), en 1909-10, 3 types D de 337 T, 4 TLT (2) ; en 1911, 2 types E de 342 T, (1er diesel gouverne de plongée à l'avant et radio) ; en 1911-12, 4 classe F ; tous ces sous-marins purs sont des Holland. Puis suit la classe G composée de 4 sous-marins expérimentaux dont 2 de Lake, 1 de Holland et 1 de Laurenti. Le G-1 bat le record de plongée avec 256 pieds en 1914.

La double coque ne sera adoptée qu'en 1915 avec la classe M c'est à dire au 47ème sous-marin construit pour la Marine.

En Russie tsariste, après l'abandon des sous-marins de Drzewiecki et la fin malheureuse du Nordenfelt sur la côte danoise, la marine reste résolument tournée vers l'étranger pour acquérir les prototypes. Ainsi, les W-1 et W-2 construits en Allemagne en 1890, ne donneront pas satisfaction lors des manœuvres de 1892 et prendront le chemin de la Russie. Cependant, les ingénieurs russes continuent à créer leurs propres sous-marins ; Drzewiecki construit en 1903 son POCHTOVOI, 146 T et moteur à essence, Bubnov et Beklemishev ont mis à l'eau le DELFIN de 19,50 m de long, 113/137 T, 9/7 nœuds, 12 hommes d'équipage, 450 milles à 9 nœuds ou 800 milles à 7 nœuds en surface, 8 heures à 5 nœuds en plongée, armés de 2 TLT extérieurs et le KASATKA de 32,40 m de long, 142/185 T,

(2) TLT = tube lance-torpilles.

OSETR armé par la Marine
Impériale Russe en 1904.



14/8 nœuds, 14 hommes, 300 milles à 14 ou 1200 milles à 7 nœuds en surface, 10 heures à 5 nœuds en plongée, armé de 4 TLT.

Dès 1901, le LDV Mikael Beklemishev aussi bon officier-pont que mécanicien avait fait un voyage aux USA où il avait été séduit par le FULTON ; il fit une sortie d'essais au cours de laquelle rien ne put lui être expliqué pour la simple raison qu'il ne parlait que le russe et ne comprenait pas l'anglais. Cependant à la même époque, le LDV Kenji Ide de la marine impériale japonaise repartait au Japon pour superviser la construction de type Holland qu'il avait expérimenté et dont son pays avait acheté les brevets.

En 1904, lorsque la guerre russo-japonaise commence, l'Attaché naval russe à Washington refait des essais à bord du FULTON.

Le 28 juin 1904, le FULTON « désarmé » est embarqué à bord d'un cargo en dehors des eaux territoriales et cela dans le plus grand secret, car l'autorisation d'exportation n'a pas été demandée pour éviter les ennuis administratifs et les complications diplomatiques qui surgiraient étant donné que les USA restaient neutres dans le conflit. Baptisé MADAM en dehors des eaux territoriales, il est rebaptisé SOM dans la Marine impériale dans laquelle il est accepté en octobre 1904 ; il part ensuite par le transsibérien pour l'Extrême-Orient. Pendant son séjour aux Chantiers navals de St.-Petersbourg de juillet à septembre, il avait été bien étudié et la marine en commanda 6 autres qui ne seront pas terminés avant la fin des hostilités en 1905.

Les Russes avaient aussi acquis le PROTECTOR refusé par l'USN, et tout aussi secrètement, il quitte les USA pour arriver le 15 juin 1904 à Kronstadt où il est rebaptisé OSETR. On le réarme et le 1er décembre il est transporté par train vers le théâtre d'opérations ; les essieux du wagon ne résistent pas à la charge et il ne repartira que le 15 mars 1905. Cinq autres « PROTECTOR » seront construits aux USA et arriveront en pièces détachées à Libau pour y être assemblés. Le KEFAL, type OSETR, est le premier sous-marin à naviguer sous la banquise sous laquelle il resta une heure et demie le 19 décembre 1908. En 1905, la Russie dispose de 1 DELFIN, 6 KASATKA, 7 SOM, 6 OSETR et 10 autres sous-marins en construction.

En Grande-Bretagne, l'Amirauté avait suivi avec anxiété le développement des sous-marins français et américains, ayant le secret espoir qu'ils n'arriveraient à rien de valable ; on endormait l'opinion publique en prétendant que le sous-marin était une arme pour les petites marines et qu'il existait des contre-mesures les rendant inefficaces.

Cependant dès 1901, vu l'envergure du programme français, elle s'aperçut de son erreur ; il n'y avait pas moyen de mettre au point une lutte anti-sous-marine si l'on n'en possédait pas, car il faut en connaître toutes les possibilités, les moyens et exercer ceux qui devront lutter contre les ennemis. Le Gouvernement demande alors l'autorisation aux USA de construire 5 Holland sous licence. Dès qu'ils ont décidé de se mettre au travail, les Anglais produisent un effort maximum et font pleinement confiance au CPV, inspecteur des sous-marins pour améliorer le Holland et lui donner de meilleures qualités nautiques. Le A-1, lancé en 1902, ne parvient même pas à faire le tour de l'île de Wight.

Le B-1, version aggrandie du précédent dont il a gardé toutes les caractéristiques, est lancé en 1903. En 1904, le nouveau Premier Lord de la Mer, Sir John Fisher pense que le sous-marin peut remplacer les champs de mines contrôlés par la défense portuaire, et, vu l'accroissement de ses possibilités, s'en servir comme en France pour la défense côtière ; on utilisera les torpilleurs la nuit et les sous-marins le jour. En 1907, le plan de défense prévoit les types A pour les ports et les types B à Dover, pour la défense du Pas-de-Calais ; on espère construire 10 unités par an. Les flottilles seront réparties entre Devonport, Harwich, Dundee, et Portsmouth. En 1905, le type C est le dernier développement du Holland à partir duquel il faut améliorer l'endurance, les qualités nautiques et l'habitabilité.

En 1906, on passe donc au submersible à double coque avec ballasts extérieurs comme les Français ; c'est le type D de 500 F de haute mer ou patrouille offensive ; il a une autonomie de 2500 milles et file 14,5/10 nœuds grâce à ses deux moteurs diesel et ses deux hélices ; de plus, il est armé de 2 TLT à l'avant et d'1 TLT arrière. Le D-1 lancé en 1906, connaîtra deux guerres et restera en service pendant 40 ans ; il a deux fois plus d'endurance que le type C, est plus sûr avec ses diesels et a des batteries lui permettant de rester toute la journée en immersion. En 1908, à la suite de manœuvres, il appert aux Anglais que le sous-marin pourrait avoir un effet marquant dans la conduite des opéra-



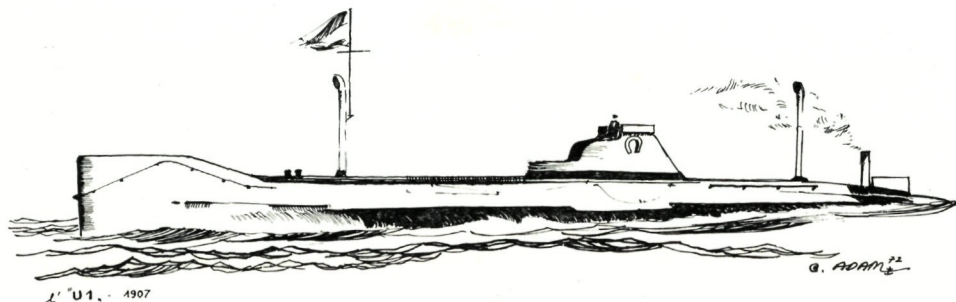
FORELLE - Caractéristique des sous-marins pur. Très bas sur l'eau.

tions navales ; le blocus rapproché est reconnu comme devenu impossible ; il devrait se faire au large où l'on aurait encore besoin de sous-marins. Dès 1910, après que le D-1 parti de Portsmouth eût atteint la côte ouest de l'Ecosse par ses propres moyens et y eût coulé deux croiseurs « ennemis » dont l'un ne fut pas homologué par l'arbitre parce que l'attaque avait été déloyale (!), on construit beaucoup plus de sous-marins du type offensif D et suivants qui de sous-marins défensifs. Puis, pour permettre des actions combinées de sous-marins avec la Flotte, on construit en 1912, 2 sous-marins du Type NAUTILUS, les plus grands de l'époque ; ce sont les sous-marins d'escadre ou océaniques de 1270 T, 17/10 nœuds, 5000 milles d'autonomie, 2 diesels et électriques, 1 TLT avant, 4 TLT au milieu et 1 TLT arrière, 1 canon de 12 livres. En 1914, les sous-marins représenteront 1,5 % de la Royal Navy.

En Allemagne, Tirpitz est opposé aux sous-marins car ils ne sont pas encore sûrs ; la Marine ne veut ni pétrole ni vapeur et encourage les essais des moteurs à huile lourde. Cependant, F.A. Krupp, le grand maître des forges et de l'armement, met en chantier une « bouée lumineuse », en juillet 1902 ; il s'agit en fait d'un sous-marin expérimental appelé par la suite FORELLE. Il fait 13 m de long, 15,5/16,3 T, 7,75/7,73 nœuds immersion maximum 30 m. Il sert à étudié les problèmes qui se posent pour la construction de navires plus grands. En 1904 il part pour la Russie et sera suivi par 3 autres construits chez Krupp : type KARAK de 39,9 de long, 3,10 m de large, 205/236 T, 10,8/8,8 nœuds, rayon d'action de 1100 milles, 1 TLT de 450 mm et 3 torpilles (livrés en 1907).

En septembre 1904 le moteur à huile lourde est suffisamment au point ; la marine passe commande d'un sous-marin chez Krupp ; il doit avoir 42 m de long, faire 237 T, 10,8/8,7 nœuds avec un rayon d'action de 1400 milles. C'est l'U-1 dont les plans ont été dessinés par R. d'Equevilley, de nationalité espagnole, ayant fait ses études d'ingénieur du génie maritime en France et engagé par Krupp en 1901. Son sous-marin est le premier allemand et est « copié » sur ceux de Laubeuf qu'il avait connu lors de ses études.

U-1 est donc un torpilleur sous-marin de 49,39 m de long, 3,746 m de large, 3,10 m de tirant d'eau (la coque épaisse a un diamètre de 2,80 m), 237/282 T ; deux moteurs à explosion Koerting lui donnent une vitesse de 10,8 et ses batteries 8,7 nœuds ; il embarque 19,8 tonnes de combustible et est armé de 1 TLT et de 3 torpilles. Mis à l'eau en 1906, il réussit en septembre 1907 un voyage par très mauvais temps de Wilhelmshaven à Kiel en passant par le Skagerak (587 milles).



U-1 - 4907

En même temps, la marine commence à construire ses propres sous-marins à Danzig. Ce sont les U-2, U-3 et U-4 mis en service en 1908. Ils font 420/510 T, 11,5/9,5 nœuds, 2 TLT avant et 2 arrière, 1 canon de 50 mm, 6 torpilles, rayon d'action de 1500 milles à 7 nœuds, et en plongée 55 milles à 4,5 nœuds, temps de plongée 60 secondes, 22 hommes d'équipage.

Ces sous-marins sont pleinement réussis par rapport à ce qui existe alors chez les Anglais, Français et Américains. Aussi la Norvège, l'Italie et la Russie passent-elles commande.

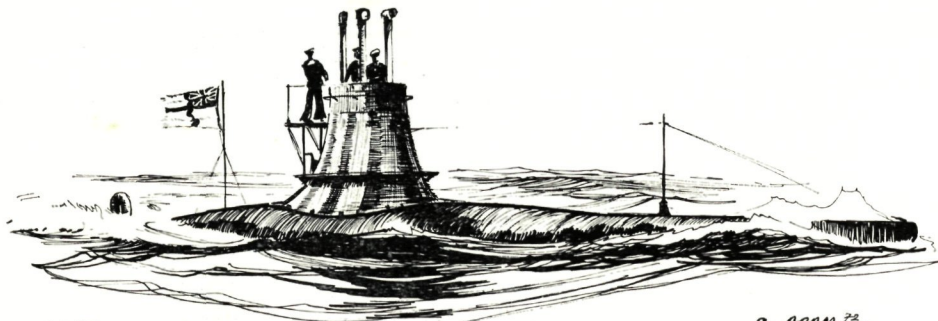
Jusqu'en 1914, on construira 30 U-Boat.

La dernière série, U-27 à U-30, mis en service en 1914, font 680/870 T, 16,8/10,3 nœuds 2500 milles à 8 nœuds, 85 milles à 5 nœuds en plongée, 85 secondes pour la prise d'immersion, 4 TLT et 10 torpilles de 500 mm, 2 canons de 88 ; 39 hommes sont nécessaires pour manœuvrer ce navire de 64,7 m de long, 6,32 de large et 3,45 de tirant d'eau.

Pendant les manœuvres de l'hiver 1912-1913, une flottille ira en secret jusqu'à la côte anglaise et rentrera au port après avoir passé 11 jours à la mer.

Les Italiens, eux aussi, ont continué leurs recherches et, en 1902, ont essayé le TRITONE ; et en 1905, le GLAUCO de Laurenti, un sous-marin inspiré du NARVAL avec moteurs à essence et électrique de 207 T. Mais jamais ils ne purent rendre leurs sous-marins suffisamment stables.

Si l'on regarde les diverses marines, on s'aperçoit que les USA restent partisans du type sous-marin pur défensif, que la Grande Bretagne s'oriente vers le sous-marin double coque d'escadre à haute performance en surface pour accompagner les cuirassés, que les Allemands se lancent dès le début dans la direction du sous-marin océanique offensif, que les Russes érigent un musée de prototypes sans doute nécessaire pour la formation des futurs ingénieurs, et que la France, la nation la plus avancée en 1900, gaspille ses énergies en n'ayant pas une ligne directrice bien définie suite aux querelles politiques et techniques.



A5 - Royal Navy - 1904

En 1907, ont été construits, 2 submersibles type CIRCE de 350/490 T, 12/8 nœuds ; de 1909 à 1912, suite au concours de 1906, sont lancés 4 submersibles expérimentaux : ARCHIMEDE de Hutter, 580/800 T, 15/11 nœuds, CHARLES-BRUN de Maurice, 355/450 T, 14/11 nœuds, MARIOTTE de Radiguer, 540/640 T, 14/11 nœuds, premier sous-marin équipé d'un diesel, et AMIRAL-BOURGEOIS de Bourdelle, 565/735 T, 14/9 nœuds.

En 1912 un type garde-côte est encore lancé, GORGONE de Hutter de 340 T. En 1913, suite au concours de 1909, le premier sous-marin d'escadre est mis à l'eau : le GUSTAVE ZEDE II de Simonot, 800/1080 T, 17/11 nœuds avec une propulsion vapeur (sic !) et électrique ; il est suivi en 1914, par NEREIDE de Simonot ayant les mêmes caractéristiques sauf qu'on y a remplacé le moteur à vapeur par un diesel.

Dans toutes les marines, les torpilles sont des engins de 500 à 630 mm de diamètre, de 7 à 8 m de long, capables de parcourir 4000 yards à 28 nœuds ou 2000 yards à 38 nœuds. Elles coûtent environ 5.000 dollars pièce.

Cette période de progrès énormes ne s'est pas déroulée sans mal pour les équipages courageux et téméraires. Voici une liste des principaux accidents qui sont survenus entre 1900 et 1914.

1901 TRITON (Fr)

Perte de contrôle de la plongée, s'écrase sur le fond, fortement endommagé refait surface en larguant le lest.

1902 FULTON (USA)

Explosion de gaz dégagés par les batteries, 4 blessés.

1903 A-1 (UK)

Explosion de gaz, 6 blessés.

NARVAL (Fr)

Collision avec remorqueur à cause du périscope embué, sauvé grâce à sa double coque.

SILURE (Fr)

Collision en mer, fortement endommagé, fait eau, lâche le lest de sécurité et peut ainsi s'échouer sur la côte étant sur le point de couler.

1904 A-1 (UK)

Collision avec cargo à cause d'un mauvais périscope, distance appréciée erronée, coule, 13 morts.

PORPOISE (USA)

Valve non-retour bloquée dans le ballast principal, coule à 125 pieds et remonte quelques heures plus tard.

SHARK (USA)

Même problème dans 40 pieds, remonte en surface avant d'avoir touché le fond.

DELFIN (Rus.)

Trop bas sur l'eau, écoutille ouverte submergée par lames d'étrave d'un cargo, coule, 23 morts.

1905 A-5 (UK)

Envahi par vapeur d'essence pendant le ravitaillement.

Explosion par étincelles, 4 morts et 7 blessés.

A-8 (UK)

A soudain plongé alors qu'il naviguait en surface écoutille ouverte, s'est rempli, a coulé, manque de stabilité longitudinale au delà de la vitesse critique, 15 morts.

FARFADET (Fr)

s'est rempli d'eau par l'écoutille du kiosque ; planté dans la boue ne peut s'en décoller 15 morts.

ANGUILLE (Fr)

Explosion à bord par cause inconnue, personne à bord, machine fortement endommagée.

GYMNOTE (Fr)

Explosion de gaz des batteries, 2 blessés.

A-4 (UK)

Coule par entrée d'eau par le ventilateur, tous sauvés.

1906 LUTIN (Fr)

Coule par l'arrière pendant qu'il manœuvrait, cause inconnue, 14 morts.

1909 FOCA (It.)
Explosion de gaz du moteur, 13 morts.

KAMBALA (Rus.)
Collision avec cuirassé, coule, 20 morts.

C-11 (UK)
Collision la nuit, 13 morts.

1910 N° 10 (Jap.)
Coule par entrée d'eau par valve défectueuse, 14 morts.

1911 U-3 (Ge)
Entrée d'eau par ventilateur, 10 hommes à bord, 7 se sauvent par les TLT, 3 morts.

1912 A-3 (Ub) Manque de stabilité, se remplit, coule, 14 morts.

VENDEMIAIRE (Fr)
Coule en manœuvre d'émersion, 24 morts.

B-2 (UK) Collision de nuit, coule, 15 morts.

F-1 (USA) Mouillage fautif et insuffisant, poussé à la côte par une forte tempête ; acide se répand et endommage l'intérieur, 2 morts.

1913 E-5 (UK)
Explosion de batteries, 3 morts.

C-14 (UK)
Abordé par un chaland, coule, tous sauvés.

1914 A-7 (UK)
Manque de stabilité et de réserve de flottabilité en dépassant la vitesse critique, plonge et coule, 15 morts.

A la veille de la première guerre mondiale, il y a 377 sous-marins en service dans 20 marines de guerre :

1. France	89	11. Suède	6
2. Grande Bretagne	87	12. Norvège	4
3. Etats-Unis	39	13. Espagne	3
4. Russie	37	14. Brésil	3
5. Allemagne	28	15. Turquie	2
6. Italie	20	16. Grèce	2
7. Japon	15	17. Canada	2
8. Autriche	12	18. Pérou	2
9. Hollande	9	19. Argentine	1
10. Danemark	7	20. Portugal	1

à suivre.

BIBLIOGRAPHIE :

ANTIER J.-J., *Histoire mondiale du sous-marin* (Robert Laffond, 1968)

TOUDOUZE, LA RONCIERE, *Histoire de la marine* (L'illustration, 1939).

FRANK W., *U-Boote* (J'ai lu, 1956).

HEZLET A., Vice Admiral, *The submarine and sea power* (Peter Davies, London, 1967).

LE MASSON H., *Forces sur la mer* (Ed. maritimes et d'outre mer, 1945).

Propos maritimes (Ed. maritimes et d'outre mer, 1969)

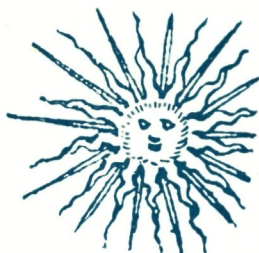
WIEDEMAYER G., *Waffe unter wasser* (Kyffhäuser-Verlag, Berlin, 1940).

HOAR A., *The submarine torpedo boat* (D. Van Nostrand Company, New York, 1916).

Proceedings



HET BELGISCH LOODSWEZEN



Edmond LEGEIN

Kapitein ter lange omvaart

Staatszeeloods

« En ingeval dat sodanig één, die voor piloot aangenomen is, in d'ie gewesten onbevaren is, daar hij nogtans gesegd en verzekert had, bevaren te zijn, sodanig een Piloot, die sulks aan de schipper belooft, en 't eenmaal onbequaam is om syn belofte te voldoen, sal van stonden aan syn hoofd verliezen, zonder Genade of verschoning.»
(Middeleeuwse Oude Waterrecht)

DEEL III

HET LOODSWEZEN ONDER HET HOLLANDSE REGIME.

De gebeurtenissen opgesomd op het einde van vorig hoofdstuk hadden hun weerslag op de loodsdienst. Nieuwe meesters, nieuwe wetten !

Bij Koninklijk Besluit van 12 november 1817, werd onder Willem I het statuut van ons loodswezen bepaald : het werd een semi-officiële instelling die niet van de Staat afhing, ofschoon de zeeloodsdienst te Oostende en te Vlissingen door het Rijk werd beheerd. De eerste twee jaren onder het Nederlandse bewind waren nog voorspoedig maar nadien verminderde de vaart op Antwerpen zienderogen vooral door de verhoging van de invoerrechten.

Wat de loodsdienst betreft, deze beleefde te Antwerpen onder het Hollandse regime moeilijke dagen ; de belangstelling die genoten werd van staat, provincie en stadsregentie was eerder van afbrekende dan van opbouwende aard. Op bijstand viel er niet veel te rekenen, kritiek was echter dagelijkse kost. Het was een periode waarin de bedrijfskosten stegen maar de loodsdiensten moesten maar zien dat hun kas gevuld bleef. Dit werd steeds maar moeilijker zodat het loodswezen bleef aandringen op toelagen en hogere loodstarieven. De handels- en scheepvaartinstellingen daarentegen spanden hun uiterste krachten in om vermindering van deze gelden te bekomen. Ten gevolge van deze voortdurende klachten werd op 1 oktober 1818 het loodstarief verlaagd zodat een nog zwartere periode zich voor de ogen van de verantwoordelijken van de loodsdiensten aftekende.

In 1819 komt er een andere moeilijkheid te berde namelijk het bepalen van de diepgang. In Vlissingen werd de « voetscheepsdiepgang » gerekend tegen 10 duim 6 lijnen en te Antwerpen tegen 12 1/2 duim. Hierdoor lagen de schepen dus dieper te Vlissingen dan te Antwerpen zodat de loodsgelden te Vlissingen hoger waren dan die te Antwerpen voor eenzelfde reis Vlissingen - Antwerpen. Te Antwerpen was immers de Franse voetmaat in gebruik, te Vlissingen de Amsterdamse.

Kolonel Twent, Kapitein-ter-Zee, belast met het toezicht op het loodswezen in de zuiderlijke gebieden, komt naar Antwerpen om met het Loodsbestuur overleg te plegen. Men komt tot een unificatie van de diepgang en er wordt besloten voortaan in palmen of decimeter te rekenen.

De volgende tabel geeft een beeld van de scheepvaarttrafik tussen de jaren 1815 en 1822

1815 : 3.000 schepen	1819 : 594 schepen
1816 : 3.694 schepen	1820 : 591 schepen
1817 : 999 schepen	1821 : 662 schepen
1818 : 473 schepen	1822 : 590 schepen

De gemiddelde tonnemaat per schip was iets boven de 80 ton. De inkomsten van het loodswezen waren dan ook aan de lage kant zodat de kas van de loodsdiensten in een benarde toestand kwam en om hieraan te verhelpen vroeg men aan de stad Antwerpen om de verhalingsrechten te mogen innen. Hiertegen verzette de stad zich heftig.

Om de loodsen tot grotere ijver aan te sporen werd op 28 september 1820 besloten dat ze voortaan geen vast maandgeld meer zouden ontvangen, doch de 5/8 van de binnen-gebrachte loodsgelden.

Op 30 april 1822 ontvangt men het Koninklijk Besluit van 20 maart, dit was een ware jobstijding : « Daar alle Nederlandse schepen in Noord-Amerika met de Amerikaanse schepen op gelijke voet worden gesteld, zal aan alle Amerikaanse schepen die de haven van Antwerpen sedert 3 oktober 1816 bezocht hebben, teruggave worden gedaan van de 25 % extra-taks. » Dit besluit berokkende aan de loodsenkas een verlies van 3.257,96 gulden. Alhoewel de loodsgelden te Antwerpen te hoog geacht werden wordt er de scheepvaart niet door afgeschrikt en een geleidelijke toename van het verkeer en van de tonnemaat wordt vanaf 1822 waargenomen.

1823 : 789 schepen, gem. tonnemaat 81 ton.
1824 : 641 schepen, gem. tonnemaat 119 ton.
1825 : 800 schepen, gem. tonnemaat 120 ton.
1826 : 928 schepen, gem. tonnemaat 133 ton.
1827 : 822 schepen, gem. tonnemaat 148 ton.
1828 : 955 schepen, gem. tonnemaat 143 ton.
1829 : 1023 schepen, gem. tonnemaat 156 ton.

Het loodswezen te Vlissingen kreeg zijn reglement bij Koninklijk Besluit van 2 november 1818.

Art. 1. « Ter bevordering en veiligheid van de scheepvaart zal,, zo ten dienste van 's Lands als van Commerciëschepen een vast Loodswezen te Vlissingen gevestigd zijn.

Art. 2. Het loodswezen der Monden van de Schelde zal ingevolge het besluit van Z.K.H. den Souvereinen Vorst der Verenigde Nederlanden, van 7 December 1813, bij het welk alle loodswezens onder oppertoezicht en opperbestuur van het departement der Marine gesteld zijn, door of vanwege hetzelfde bestuurd worden. »

De samenstelling van het personeel bestaat uit : 4 schippers, 20 gewone loodsen, 4 buitengewone loodsen, 12 « kweekelingen » voor de zeedienst, 16 gewone en 8 buitengewone loodsen voor de binnendienst. (rivier) Alle hadden een vaste wedde, uitgenomen de buitengewone loodsen en rivierloodsen die nog 1/4 van de loodsgelden ontvingen.

Te Antwerpen gaf dit reglement klachten bij de Koning en in een schrijven kunnen we lezen: « Daar de zee-loodsen een vast traktement genieten, wordt hun ijver niet aangewakkerd; ze kwijten zich van hun plicht met de uiterste nalatigheid. Bij ruw weer vindt men hen rustig in de haven, in plaats van op de buitengronden te kruisen. Dit heeft reeds vele ongelukken (aan de scheepvaart) veroorzaakt ».

Augustus 1830! We schudden het Hollandse juk af, het Hollandse tijdvak loopt ten einde.
De loodsdiensten sedert de Belgische onafhankelijkheid.

Alhoewel België in 1830 onafhankelijk werd kunnen we op dit ogenblik nog niet van een **Belgische** loodsdienst spreken. De geschiedenis heeft ons geleerd dat na de omwenteling Nederlandse oorlogsbodems dadelijk post hebben gehad op de Schelde voor Antwerpen en voor de monding van de Rupel. Generaal Chassée was opperbevelhebber en belast met de bewaking van de Schelde tot Vlissingen. Commandant Koopman voerde het bevel over de vloot die op de Schelde geankerd lag en die op 27 oktober 1830 tezamen met de batterijen van de Citadel Antwerpen beschoot. De Schelde was geblokkeerd en geen enkel schip kon op- of afvaren.

Op 9 december 1830 werden twee schepen die naar zee wilden vertrekken te Bath tegengehouden omdat ze beladen waren. Er werd bepaald dat slechts aan afvarende schepen en in ballast vrije doorvaart zou verleend worden.

Op 16 januari 1831 verneemt men uit Londen dat de blokkade vier dagen later zou opgeheven worden en werkelijk, in februari wordt de scheepvaart weer toegelaten. Alle vaartuigen moesten echter in Lillo halt houden om hun scheepspapieren te laten onderzoeken door de commandant van de kanonneerboot nr. 9 die daar gestationneerd lag.

Kort na de omwenteling, wanneer de handel begon te herleven, ontbrak het de Antwerpse haven aan een loodsboot. Van de nieuwe Belgische regering was die niet zo spoedig te verwachten. Drie inwoners van Antwerpen spanden zich voor de wagen om de Schelde een loodsboot te bezorgen. Deze kwam er dan ook en werd « De Drij Jannen » gedoopt naar de voornamen van de drie eigenaars Jan Key, Jan van den Bergh, en Jan Elsen.

In 1832, het eerste jaar na de omwenteling dat alles min of meer normaal verloopt, citeert havenkapitein Van den Bemden dat 1254 schepen de Antwerpse haven binnenliepen. Op het einde van datzelfde jaar spelen zich twee gewichtige gebeurtenissen af:

1. De citadel van Antwerpen wordt belegerd en veroverd door verenigde Franse en Belgische strijdkrachten.
2. Het embargo op de Nederlandse schepen door Frankrijk en Engeland.

Als gevolg hiervan sluit Willem I de Schelde af voor alle schepen van vreemde nationaliteit. In februari 1833 komt hij tot betere inzichten en houdt de Schelde alleen nog gesloten voor Franse, Engelse en Belgische schepen. Enige maanden later, door de Conventie van Zonhoven (21 mei) worden alleen nog de Belgische schepen verboden de Schelde te bevaren. Een direct gevolg hiervan was, dat de Belgische schepen onder vreemde vlag gingen varen en dat vele reders hun kantoren in Nederland vestigden. Was Antwerpen in 1830 de thuishaven van 112 schepen met een gezamenlijke tonnemaat van 34.000 ton, dan telde onze vloot in 1833 nog 30 schepen met een tonnemaat van 7.112 ton.

Op 19 april 1839 wordt te Londen de vrede tussen België en Nederland gesloten. In de vredesvoorwaarden wordt bepaald dat beide landen dezelfde rechten zouden hebben op het beloodsen.

Het artikel 9 van het tractaat van 19 april 1839 bevat de voor België zeer belangrijke bepaling: « Het zal ter keuze van elk schip hetwelk zich vanuit volle zee naar België, of omgekeerd, langs de Schelde of het Kanaal van Terneuzen begeeft om een Nederlandschen of een Belgischen loods te nemen en diensvolgens zal het aan beide landen vrij staan om langs den heelen loop der Schelde of aan haren mond de loodsdiensten te vestigen die voor het verschaffen der loodsen noodzakelijk zullen geoordeeld worden. »

Dit artikel had voor gevolg dat de Belgen verplicht werden loodsstations op te richten te Terneuzen en te Vlissingen, dat er loodsboten moesten gebouwd worden en dat er zee-loodsen voor de Scheldemonden moesten opgeleid worden daar de loodsdienst een Rijksinstelling werd.

Volgens het Koninklijk Besluit van 7 augustus 1839 werd M.J. Donnet tot Inspecteur van het Loodswezen aangesteld.

De heer P. Beniets werd benoemd tot overste van het op te richten loodsstation Vlissingen.

Op 1 juli 1839 werd door burgemeester Legrelle een oproep gedaan om loodsen en leerling-loodsen voor Vlissingen en de diensten langs de kust. De voorwaarden om aan het examen te mogen deelnemen waren :

« Voor de loodsen : vlijtig en dapper zeeman zijn, van onberispelijk gedrag, niet jonger dan 25 en niet ouder dan 45 jaar. Ze moesten kunnen lezen, schrijven en onderricht zijn in de grondbeginselen van de rekenkunde. Ze moesten gevaren hebben aan boord van raeij-schepen, diepten, zandbanken en stroken kennen alsook de ligging van bakens, boeien en kustlichten. Tevens moesten ze zonder onderbreking 2 jaar gevaren hebben op de wateren waar ze als loods zouden optreden. »

« Voor de leerlingen : Belg zijn en minsters 18 jaar oud, goed gedrag, lezen en schrijven en de beginselen der rekenkunde kennen. »

Het examen was kosteloos en de kandidaten konden het afleggen in de taal van hun keuze. De aspiranten werden ingescheept in 1840 voor hun opleiding op de 5 loodsboten die door de wet van 1 juli 1839 werden gebouwd en die ondertussen zeilklaar waren gekomen. Achttien maanden later slaagden 23 leerlingen in het loodsexamen.

In 1842 zijn we gereed met onze voorbereidselen om op zee en op de Schelde de loodsdienst te verzekeren. De loodsboten liggen zeilklaar, de zeeloodsen zijn geëxamineerd en wachten op hun benoeming. Tevens is alles voorzien om in Vlissingen een loodsstation op te richten. Op 4 augustus worden de loodsreglementen voor de standplaatsen Antwerpen, Neuzen en Vlissingen goedgekeurd en op **15 augustus 1842** worden de nieuwe loodsdiensten geopend.

Met volle zeilen voeren onze eerste kotters naar de Noordzee. Ze bedienden de binnenkomende schepen van zeeloodsen die te Vlissingen door rivierloodsen vervangen werden. Thans, meer dan honderd jaar later, gaat alles nog op dezelfde wijze als toen, in 1842, en alhoewel in het begin de « newcomers » een grote handicap hadden tegenover de Nederlanders met hun jarenlange ervaring, hun talrijk personeel en uitgebreid materiaal, toch mochten onze loodsen, van de eerste dag af, de plaats verwerven die ze tot op heden behouden hebben.

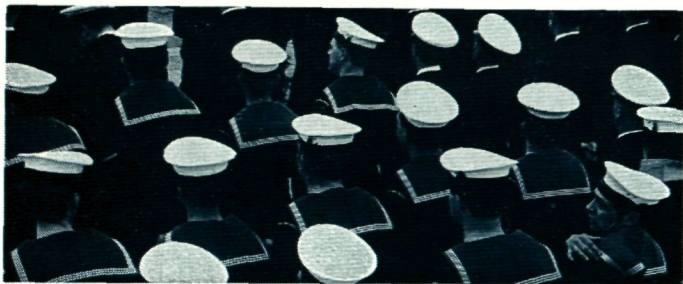
Het Tractaat van 5 november 1842 voorzag dat de Nederlandse regering lichten zou plaatsen te Terneuzen en te Bath, de Belgische regering plaatste een lichtschip in het Wielingenvaarwater.

De conventie van 20 mei 1843 regelde in 74 artikelen de loodsdienst, de gezondheidsdienst, alsook het gemeenschappelijk toezicht en bevatte als aanhangsel het tarief op de loodsdienst.

wordt vervolgd.



MARINES



MILITAIRES

U R S S

EXPERIENCES NAVALES SOVIETIQUES

Un groupe de sous-marins soviétiques est parvenu à couvrir 32.000 km autour du monde, sans faire escale une seule fois. C'est du moins ce qu'affirme l'Amiral Sergueï GORSHKOV, Ministre adjoint en chef de la Défense et Commandant en chef de la Marine russe. Les services de renseignements britanniques qui ont recueilli cette information pensent que l'expérience s'est déroulée dans l'Océan Indien et le Pacifique.

De leur côté, les Américains affirment que les Soviétiques ont mis au point un procédé technique permettant de « solidifier » d'importantes réserves de pétrole sous une forme gélatineuse ne représentant plus que le septième de leur volume d'origine. Déposées au fond de la mer et reconstituables en cas de besoin, ces réserves seraient signalées par des bouées. Les Américains auraient retiré plusieurs de ces « éponges » en Méditerranée. Si l'information était confirmée, un tel procédé constituerait un développement important en matière de logistique et de ravitaillement.

L'essor de la Flotte Rouge qui a commencé en 1961, fut la première riposte des Russes à la décision des Américains de déployer des sous-marins Polaris dans des régions d'où ils pouvaient atteindre des objectifs soviétiques importants. L'année suivante, l'affaire des missiles de CUBA achevait d'enseigner aux dirigeants moscovites la valeur politique et diplomatique d'une force navale importante. La leçon de CUBA fut si bien retenue que depuis cette époque les tâches stratégiques de leur marine n'ont cessé de s'accroître et de se préciser. Ce fut d'abord l'enveloppement des flancs nord et sud de l'OTAN. Aujourd'hui les navires de guerre russes, qui patrouillent dans l'Atlantique Nord, sont six fois plus nombreux que les navires alliés. En Méditerranée, où naguère la VI^{ème} Flotte américaine faisait la loi, les Soviétiques entretiennent une escadre sans cesse renforcée. Dispositif qui n'est pas seulement inquiétant pour la Grèce et la Turquie, mais aussi pour la Yougoslavie qui ne possède pas les moyens de s'opposer à une action des Soviétiques sur ses bases navales en Adriatique. Enfin, des bâtiments russes croisent en permanence dans les eaux égyptiennes et syriennes. Les Soviétiques construisent un port à Marsa-Matruh, à mi-chemin entre l'Égypte et la Libye en même temps qu'ils développent (et ce n'est pas le moins inquiétant) leurs forces navales dans le Golfe Persique et l'Océan Indien.

Il se confirme, en effet, qu'en échange du soutien de Moscou durant la guerre contre le Pakistan, l'Inde a concédé des facilités portuaires aux Soviétiques. Actuellement, plus de vingt navires de surface (dont deux croiseurs à missiles) et une douzaine de sous-marins (dont deux nucléaires) stationnent dans l'Océan Indien. Les Russes aménagent une base de sous-marins à Visakapatnam, sur la côte orientale. Ils ont pris en charge l'instruction des officiers de la marine indienne. En outre, le gouvernement de NEW DELHI leur a donné des points d'appui dans les îles ANDAMANS et NICOBARES dont l'accès a été interdit aux navires occidentaux. L'influence de l'URSS se fait également sentir à MAURICE où les Russes ont obtenu des concessions en échange d'une « aide technique » au gouvernement de l'île et l'autorisation d'y baser une flottille « de pêche » dont l'équipement électronique n'est pas seulement destiné à effrayer les requins...

Plus loin encore et sans demander la permission à quiconque, ils se sont installés dans l'archipel inhabité des îles CARGADOS CARAJOS (à 215 miles au nord-est de MAURICE) dont on présume qu'ils feront une base pour sous-marins. On signale également la présence de navires soviétiques aux abords d'une dépendance de MAURICE - SAINT-BRANDON - où fonctionne pour leur usage une station de radars.

Bref, les Soviétiques ont obtenu des « facilités portuaires » des Etats suivants : INDE, PAKISTAN, CEYLAN, INDONESIE, SOMALIE, IRAK, KUWAIT, les deux YEMEN, TANZANIE EGYPTÉ et SOUDAN. Au total, ils disposent dans cette région du globe de vingt ports en douze ou quatorze pays. Ajoutons que la construction d'une autoroute à travers l'AFGHANISTAN améliore sensiblement leurs rapports avec l'Océan INDIEN. Nous sommes loin du temps où leur seule voie d'accès (maritime) partait de VLADIVOSTOK.

Mais ils ont poussé plus loin leurs avantages — ou leur défi — en maintenant des navires en permanence au large de l'AMERIQUE DU NORD. Pour l'instant, cinq sous-marins du dernier modèle stationnent devant les côtes est et ouest des ETATS-UNIS et leurs missiles nucléaires peuvent atteindre des objectifs « vitaux ». Durant les années 70 et 71, une « task-force » soviétique, opérant de concert avec la flotte cubaine, a effectué des manœuvres dans le golfe de MEXICO, à moins de 30 miles des côtes américaines ! D'ailleurs des bâtiments russes sont toujours au mouillage à CUBA. Ils disposent d'une base logistique à CIENFUEGOS, sur la côte sud de l'île : elle comporte trois bassins de réparations, un plan d'eau où peuvent accoster de gros navires et une tour de radio qui permet de communiquer avec les bâtiments opérant dans ce secteur. Au Pentagone, on est convaincu que d'ici peu la présence russe dans les CARAIBES ne sera pas moins sensible qu'en MEDITERRANEE.

Actuellement, le tableau comparatif des deux marines de guerre se présente comme suit :

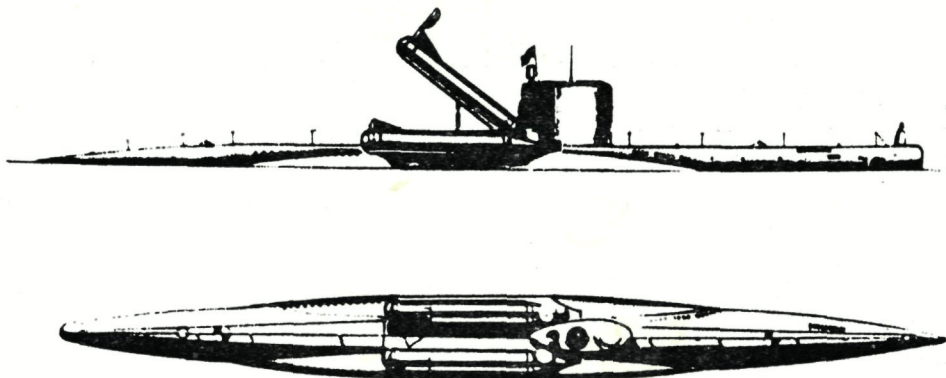
	USA	URSS
Porte-avions d'assaut	14	—
Porte-avions de soutien et porte-hélicoptères	10	2
Croiseurs	9	25
Destroyers et escorteurs	214	190
Sous-marins nucléaires	95	90
Sous-marins classiques	42	260
Pateaux de débarquement	68	100
Torpilleurs et vedettes à missiles	2	560
Flotte marchande (en millions de tonnes)	14	14

La marine soviétique, qui est divisée en quatre flottes (Baltique, Nord, Mer Noire et Pacifique) est, comme on le voit, en certaines catégories — et non les moindres — supérieure à celle des USA. Autre autout des Russes : leurs navires sont, pour une bonne part, beaucoup plus récents que ceux des Américains. Exemples : leurs croiseurs sont retirés après huit ans de la flotte active, tandis que chez les Américains les bâtiments de même type ont parfois dix-huit ans d'âge.

S'agissant de sous-marins, l'avantage des Russes va s'accroître dans les années prochaines si les Américains n'accroissent pas leurs constructions. Les Soviétiques ont en service quarante-deux sous-marins de la classe « Y » qui correspond aux Polaris et ils en construisent douze chaque année, tandis que les USA se sont arrêtés au chiffre actuel (41) des Polaris. En outre, les Russes ont à l'essai un nouveau missile pour sous-marins dont la portée sera de 4.800 km et qui équipera leurs sous-marins en construction.

CHINE POPULAIRE

Les Chinois vont lancer un sous-marin nucléaire de chasse. Dans trois ans, ils posséderont au moins deux unités de ce type. Probablement équipées de missiles. Les services de renseignements américains le confirment : un sous-marin nucléaire de chasse chinois serait sur le point d'être lancé aux chantiers navals de Dairen en Mandchourie. L'information sur sa construction avait été rendue publique le 4 juin 1971 après le décodage des films transmis par des avions américains d'observation à haute altitude (du type U 2).



Lorsque les communistes chinois prirent le pouvoir en 1949, ils ne disposaient d'aucune marine militaire, à l'exception de quelques unités déclassées abandonnées par les nationalistes. La création d'une marine rouge ne commença qu'en 1953, avec des livraisons soviétiques de sous-marins M-1 à faible rayon d'action, S-1 à long rayon d'action, puis de CH à rayon d'action moyen et de M-5 pour la surveillance des côtes.

Les Soviétiques aidèrent ensuite les Chinois à construire des sous-marins de la classe W, les plus modernes dont ils disposaient. A la fin de 1959, Pékin possédait 24 unités de ce type.

La suppression brutale de l'aide soviétique, en juillet 1960, paralysa momentanément les chantiers navals chinois. Mais très vite ceux-ci acquirent leur autonomie technique et industrielle : à la fin de 1962, le nombre des sous-marins de type W atteignait 36.

Tout en accordant la priorité à la défense terrestre en raison de la tension avec l'URSS, et en accomplissant un effort considérable dans le domaine nucléaire, la Chine a poursuivi, depuis, la construction de sous-marins. On a la certitude qu'en 1975-1976 la Chine possédera au moins deux sous-marins à propulsion nucléaire.

Jusqu'à maintenant, on n'a guère vu de sous-marins chinois en haute mer, bien que la doctrine officielle ait mis l'accent sur les exercices au large. Tout se passe comme si les Chinois, enfoncés très loin sur le continent asiatique, répugnaient à se lancer sur le Pacifique ou dans l'océan Indien.

« Actuellement, la marine chinoise ne passe pas beaucoup de temps en mer, estime un rapport de la marine américaine, demeurant surtout dans les ports ou dans les eaux abritées ».

Cette situation pourrait changer si les Chinois, qui sont déjà implantés depuis les années soixante dans la base albanaise de Saseno, aménagée successivement par les Italiens, les Allemands et les Russes, installaient à Dar-Es-Salaam la base sous-marine qu'ils ont en projet.

Le plan de Pékin est de modifier les unités existantes pour le lancement en surface d'engins de faible portée, et de construire des sous-marins capables de transporter et de lancer des missiles balistiques de portée moyenne. Selon l'annuaire britannique « Jane's Fighting Ships », la Chine aurait déjà installé 2 lance-engins sur 25 sous-marins W : la côte occidentale des Etats-Unis pourrait ainsi être atteinte.

De même qu'ils ont fabriqué un chasseur à réaction F-9 à partir des MIG qu'ils montent eux-mêmes, les Chinois ont dérivé du sous-marin soviétique de type G, en service depuis 1958, leur propre bâtiment équipé de trois tubes lance-missiles. Le premier est à la mer, le second en cours d'achèvement dans les chantiers navals Mandchourie.

Leur moteur étant de type conventionnel, ces sous-marins ne peuvent pas rivaliser avec les sous-marins nucléaires pour la vitesse et pour le rayon d'action. D'une vitesse de 17 nœuds et d'un déplacement de 2.800 t. en plongée, équipés de trois moteurs diesel d'une puissance totale de 6.000 cv, ils possèdent néanmoins un rayon d'action de l'ordre de 4.500 km. Les missiles dont ils sont pourvus ont une portée d'environ 600 à 650 km.

Les Chinois ont réalisé de remarquables efforts pour mettre au point des missiles à carburant solide compatibles avec les exigences de l'installation sur des sous-marins. Et le temps de service dans la marine a été porté de cinq à six ans : pour améliorer l'entraînement des équipages.

ISRAËL

Israël construit une nouvelle version des bâtiments «Saar».

Israël est en train de construire pour sa force navale des bâtiments qui constituent une version améliorée des patrouilleurs français de la classe « Saar ». Des bâtiments de cette classe avaient été achetés par Israël à la France avant que celle-ci n'interrompe sa vente d'armes à ce pays.

La version israélienne de ces bâtiments, dont six seraient actuellement en construction aurait une longueur d'environ 54 m, c'est-à-dire qu'elle serait environ de 9 m plus longue que les « Saar ». Son rayon d'action serait nettement supérieur à celui des bâtiments français, qui est de 1300 km. Elle sera armée de canons de 76 mm à l'avant et à l'arrière, ainsi que de canons de plus petits calibres, d'engins du type « Gabriel » et de torpilles.

Ces navires seraient destinés à protéger les approches d'Eilat et permettraient à la marine israélienne de se mesurer à la flotte égyptienne dans la Mer Rouge, composée principalement de deux torpilleurs et de trois bâtiments de construction soviétique de la classe « Komar ».

A l'heure actuelle, Israël n'a dans la Mer Rouge et dans le Golfe d'Aqaba qu'une douzaine de petits patrouilleurs faiblement armés.

FRANCE

Plan naval 1970-1985

M. Michel Debre, Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale a présenté, au cours d'une conférence de presse le décret fixant la composition des forces navales françaises et son annexe que nous publions ci-dessous.

Le Ministre d'Etat en a précisé la signification :

« Le gouvernement approuve un projet de formation de la Marine nationale 1970-1985, c'est-à-dire l'application de la loi-programme en cours ; ensuite une nouvelle loi-programme de cinq ans puis une autre encore. C'est, en fait, à ces trois lois-programmes dont l'une est en application que reviendra la charge financière et technique d'appliquer l'annexe, autrement dit la composition de la force navale française.

Pourquoi un plan ? Pourquoi ne pas se contenter de ces trois lois-programmes successives ?

« Le plan répond à deux idées principales ; la première qui vient tout de suite à l'esprit et qui est importante : les exigences de la construction navale ne se satisfont pas d'une loi-programme de cinq ans, il faut des prévisions à plus long terme, qu'il s'agisse des études nécessaires, des délais de fabrication, des systèmes d'armement à placer sur les bâtiments. En outre, il est essentiel pour bien des raisons, et avant tout pour des raisons financières de ne pas modifier trop fréquemment les types de matériel, qu'il s'agisse de sous-marins, d'avions ou de corvettes. Le fait de prévoir un assez long temps à l'avance le type de bâtiment et le cas échéant le type d'armement sur ces bâtiments est, pour la fabrication, un atout technique et financier irremplaçable.

« A cette première raison d'un plan naval, il s'en ajoute une seconde qui, à elle seule aurait justifié l'effort qui vient d'être fait et qui a été accompli en un peu moins de deux ans. C'est le problème de la réflexion sur les obligations et les missions de la Marine à l'intérieur de notre politique de défense.

« Au cours des dernières années, des modifications importantes sont intervenues. La première est l'apparition des sous-marins nucléaires lance-engins. Mais ce n'est pas la seule.

Il était nécessaire du point de vue psychologique, mais aussi et surtout du point de vue militaire de bien déterminer les missions de la Marine, leur priorité et, en fonction de ces priorités, d'établir les types de bâtiments que la Marine nationale se devait soit de conserver, soit de moderniser, soit d'acquérir par des constructions nouvelles.

« Ces deux raisons m'ont ainsi conduit, il y a maintenant un peu moins de deux ans, à saisir l'état-major de la Marine de l'effort de réflexion pour déterminer les missions de la Marine, ce travail accompli de faire approuver par le Conseil de Défense ses conclusions, puis de mettre en chantier, par application de ces instructions, le plan naval qui, lui-même approuvé par le Conseil de Défense et le Président de la République, est publié aujourd'hui.

« En premier lieu il faut donc bien préciser le rôle de la Marine dans la politique de défense et le préciser dans des conditions qui soient claires aux yeux de tous et, en particulier, à ceux des responsables de notre Marine.

« La première mission, c'est la participation de la Marine aux capacités de dissuasion nucléaire. A cet égard, c'est progressivement que l'on s'est rendu compte du fait que désormais, comme dans d'autres pays nucléaires, la Marine n'allait pas seulement être un élément de la politique stratégique de dissuasion nucléaire, mais qu'elle allait en être l'élément capital. Le S.N.L.E., par les qualités qui lui sont propres et, notamment par sa capacité de dissimulation, par sa mobilité, représente un élément de dissuasion incomparable. Sur ce point nous avons pris le tournant et le plan naval indique de la manière la plus claire que, dans la période considérée, nous devons avoir un minimum de cinq S.N.L.E.

« La réflexion a porté également sur l'environnement nécessaire. Il faut que le sous-marin sorte de sa base, qu'il y rentre dans des conditions parfaites de sécurité. Cela suppose un certain nombre d'installations sur terre, de possibilités maritimes et navales et surtout, du point de vue du personnel, une capacité sous-marine qui soit maintenue à un haut niveau.

« C'est pourquoi le second point du plan naval précise que notre flotte sous-marine sera maintenue à une vingtaine de sous-marins d'attaque, en précisant d'ailleurs que ces unités pourraient être à propulsion classique ou à propulsion nucléaire. Cette phrase résume l'orientation qui a été prise d'envisager une flotte de sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire.

« La deuxième catégorie de missions de la Marine est faite de diverses tâches. La Marine doit participer à la défense proche et éloignée des côtes, partie de la défense du territoire au même titre que la défense de la terre ferme ou celle du ciel. La Marine, en second lieu est l'élément important de défense et de dissuasion tant en ce qui concerne les départements et territoires d'outre-mer que pour ce qui concerne, le cas échéant, la participation à des engagements que nous avons pris notamment à l'égard des états d'Afrique et de Madagascar. Enfin la Marine doit avoir la capacité de participer à des opérations en haute mer, ne serait-ce que pour préserver certaines voies d'approvisionnement de la Métropole.

« L'indication de ces missions classiques, la présentation dans l'ordre que je viens d'énoncer, a une importance capitale naturellement pour la formation du personnel et pour l'orientation de nos constructions et le maintien de notre flotte. A cet égard, il est dit dans l'annexe que la Marine de surface sera constituée de deux porte-avions, de deux porte-hélicoptères, d'une trentaine de corvettes ou de frégates, de trente-cinq avions, d'une trentaine de patrouilleurs ou de vedettes ; il est précisé que le parc d'avions embarqués sera renouvelé de façon à maintenir au porte-avions disponible une capacité d'intervention et de rétorsion.

« Ces précisions qui situent les obligations qui seront celles des pouvoirs publics après l'examen des lois-programme montrent que nous orientons nos fabrications en fonction de ces missions de la Marine. Il est clair que, dans ce domaine, nous tranchons le débat sur le maintien d'un certain type de bâtiment par rapport à d'autres.

« Un dernier point du plan naval est important, c'est celui qui donne à la Marine la responsabilité de la capacité anti-mines pour protéger les ports de guerre comme les ports marchands. On oublie trop facilement que la guerre des mines a changé d'aspect. Certains pays, qui sont déjà des pays de fort armement nucléaire, ayant orienté leurs conceptions vers les types de mines nucléaires.

En terminant, M. Michel Debré a noté « qu'il n'était pas très concevable de faire voter par le Parlement un texte qui n'a point de sanction ». Le plan naval « ne comporte pas d'engagement financier. Il renvoie aux engagements financiers de la loi-programme quinquennale... ». « Le caractère souple indispensable à une exécution sur quinze ans est davantage compatible avec un texte de caractère réglementaire qu'avec un texte de caractère législatif ». En conséquence le plan naval a été déterminé et fixé par le pouvoir réglementaire ce qui est conforme à la constitution.

Dans le domaine de la politique militaire, le plan marque bien le rôle fondamental de la Marine comme élément capital de la politique de dissuasion.

« C'est la mission qui donne à la Marine une importance qu'elle n'avait jamais connue ». Le plan montre que la France ne s'oriente pas vers le rôle d'une puissance maritime mondiale apte à soutenir des flottes de combat sur toutes les mers. Le rôle de la marine est lié à un problème de sécurité proche ou éloignée du territoire national et des territoires français d'outre-mer, de responsabilité des engagements de la France soit vis-à-vis de ses alliés, soit vis-à-vis des Etats francophones d'Afrique.

Ces considérations se retrouvent pour les autres armées. Un plan pour l'armée de l'air, un autre pour l'armée de terre (qui comporte davantage de difficultés) sont en chantier. Répondant aux questions des journalistes, le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale a précisé que l'actuelle loi-programme serait appliquée sans modification, le plan naval s'appliquant également aux 4e et 5e lois-programme.

Il a indiqué par ailleurs, à propos des effectifs, que dans les prochains mois il sera davantage fait appel au contingent.

« Mais il ne fait pas de doute, a-t-il ajouté, que l'importance des S.N.L.E. et d'une manière générale, de tout ce qui tourne autour du rôle de la Marine dans notre force de dissuasion, donne une importance accrue au personnel de carrière ».

Décret fixant la composition des forces navales françaises (Plan naval)

Le Président de la République.

Sur le rapport du Premier Ministre et du Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale,
Vu l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la Défense

Article 1er - La composition à long terme des Forces navales françaises telle qu'elle est prévue par l'annexe jointe au présent décret est approuvée.

Article 2 - Le développement des moyens nécessaires sera réglé compte tenu des impératifs militaires d'ensemble par les lois programmes relatives aux équipements militaires.

Article 3 - Le Premier Ministre et le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale sont chargés de l'exécution du présent décret qui sera publié au « Journal Officiel » de la République française.

Composition des forces navales françaises (Plan naval)

1. La composante navale de la F.N.S. sera au minimum portée et maintenue au niveau de cinq S.N.L.E.
2. Le volume de la Flotte sous-marine sera maintenu à une vingtaine de sous-marins d'attaque à propulsion classique ou nucléaire.
3. La Marine de surface sera constituée de deux porte-avions et de deux porte-hélicoptères, d'une trentaine de Corvettes ou Frégates, de trente-cinq avisos environ et d'une trentaine de patrouilleurs et vedettes. Elle disposera du soutien logistique mobile nécessaire.
4. Le parc d'avions embarqués sera renouvelé de façon à maintenir à un porte-avions disponible une capacité d'intervention et de rétorsion.
5. La capacité anti-mines sera maintenue au niveau nécessaire pour assurer le libre usage des ports de guerre et des ports marchands.

UNITED STATES NAVY.

Le développement constant des forces navales de l'URRS a contraint le Président Nixon à prévoir pour 1972-73, un budget militaire en notable augmentation. C'est ainsi que les USA dépenseront dans la prochaine année fiscale qui commence en juillet, la somme de 82 milliards de dollars pour leurs forces armées. Or, la plus grande partie de ces crédits sera destinée à la Marine de guerre. Ce budget prévoit en effet la mise en chantier de 55 navires dont un porte-avions et sept destroyers ce qui portera la flotte US à 600 navires de combat.

L'ancien commandant en chef de la 6e flotte de Méditerranée, l'Amiral I. Kidd, étudie dans un article paru dans la Proceedings (fév. 72), les changements survenus dans le bassin méditerranéen depuis la crise jordanienne de septembre 1970 et répond aux critiques qui mettent en doute les capacités de la 6e flotte à exécuter ses missions.

« Le porte-avions et la possibilité de concentrer des forces aériennes d'attaque simultanément en des zones très éloignées l'une de l'autre est l'avantage fondamental que la 6e flotte possède face à l'augmentation de la force navale des Soviétiques en méditerranée. Alors qu'il dépeint les Russes comme bien entraînés, hautement motivés et possédant de bons navires, l'amiral Kidd dénonce aussi certaines de leurs faiblesses et les limites de leurs possibilités.

Tout comme leurs flottes du Nord, de la Baltique et du Pacifique, la flotte de Méditerranée est plus orientée vers l'auto-défense et manque de couverture aérienne embarquée. De ce fait, leur logistique reste très exposée.

L'amiral appelle le CVA, le « système d'arme primordial » qui couvre les trois dimensions de la Menace Rouge : l'air, les navires de surface, les sous-marins.

Bien sûr, l'amiral Kidd ne passe pas sous silence les défauts de ce qui fut sa propre flotte, à savoir que ses navires commencent à prendre de l'âge, alors que les Soviétiques, eux, retirent du service les bâtiments qui ont 10 ans d'âge. Il prétend que la flotte soviétique de Méditerranée a pour objectif fondamental de contrer les efforts de la US Navy, d'établir un contrôle des lignes de communications maritimes ou de débarquer ses forces à terre.

Admettant que les fusées soviétiques constituent un réel danger, il affirme pourtant que la mobilité de ses navires représente pour les Soviétiques un problème non négligeable. Le missile, dit-il, est supérieurement sensible à l'environnement électronique et puisque leur flotte se trouve virtuellement sans couverture aérienne, elle est dépendante pour sa défense, de ses batteries conventionnelles et de fusées qu'il est parfaitement possible de brouiller électroniquement, de tromper et qu'il est aisé d'attaquer à basse altitude.

Mais une des importantes supériorités de la flotte rouge de Méditerranée est sa logistique qui ferait envie à n'importe quel officier de marine par ses bases bien placées, abondamment pourvues de munitions et de carburant et capable d'apporter les renforts voulus en temps voulu.

L'Amiral rappelle que pour soutenir Malte au cours de la dernière guerre mondiale, les Alliés ont dû déloger les forces aériennes allemandes et italiennes de l'Afrique du Nord et d'Italie et aussi compter avec les sous-marins de l'axe. Les pertes étaient telles, dit-il, que les Alliés étaient obligés de faire entrer par le chenal de Gibraltar trois fois autant de tonnage qu'il aurait été nécessaire à Malte.





HET ONTSTAAN VAN DE HAVEN.

In het midden van de XV^e eeuw, had Oostende nog geen kanaal dat de stad met de zee verbond. Door een octrooi van Philips de Goede werd toelating gegeven tot het aanleggen daarvan. Het octrooi was gedateerd 27 december 1445; het werd bevestigd op 20 november 1447 door Karel VII - Koning van Frankrijk.

De gebeurtenissen die het graven van de Westerhaven voorafgingen, lonen wel de moeite even belicht te worden.

De oorsprong van deze onderneming was het graven van een kanaal of waterweg tussen Oostende en 's Heeren Woutermans Ambacht. De eigenlijke bedoeling van de Oostendenaars werd natuurlijk niet bekend gemaakt, maar eens dat dit kanaal er zou zijn, lag het doorboren van de dijk voor de hand, dit om het kanaal te verbinden met de zee. En een verbinding van 's Heeren Woutermans Ambacht met de zee, via Oostende, was voor deze haven zeer interessant. Het lossen van de zeeschepen en het vervoer van de goederen naar het binnenland langs het kanaal zou natuurlijk de plaatselijke handel en de bloei van de stad zeer in de hand werken.

Er werd dus een vergadering belegd ten einde toelating te bekomen om een kanaal te graven tussen Oostende en 's Heeren Woutermans Ambacht. Deze vergadering werd een succes, het principe werd reeds op de eerste vergadering aangenomen. Twee volgende vergaderingen waren nodig om de juiste plaats te bepalen.

Oudenburg trachtte nochtans dit project te dwarsbomen. Doch de stad verbond zich, de kosten van de werken zelf te dragen en de Kamer der Brugse Vrije, in akkoord met de Raad van Vlaanderen, stond de uitvoering toe.

De 27 april 1443, werd burgemeester Jan Floor naar Gent gestuurd met de plannen en reeds voor het einde van het jaar was het kanaal een feit.

Om de kosten te dekken, moest de stad een octrooi aanvragen om buitengewone taksen (!) te mogen heffen. Op dat ogenblik waren de voornaamste inkomsten van de stad, de penningen, geheven op het brood, het vlees, het bier, de wijn en de haring. De Hertog van Bourgondië stond het octrooi toe.

OUD OOSTENDE

marcel maes

Dé nieuwe taksen werden geheven op de verse vis, de haring, de boter, het vleés, dé azijn, het vreemd bier, de wijn, de scheepswerven en de bewoners.

De circonscription van 's Heeren Woutermans Ambacht kwam tussen voor 1450 pond op de 3830 pond die het kanaal had gekost.

Gedurende het jaar 1444 doorboorde men de wallen en het kanaal werd in de stad geleid. Thans begon men in te zien wat het eigenlijke doel van de Oostendenaren geweest was ! De burgemeester Jan Floor en Jan Moene begaven zich bij de Hertog te Valenciennes, om aan te tonen dat de zee ieder jaar meer en meer de stad innam en vroegen hem onderdanig toelating om een geul te mogen graven van de zee naar het kanaal. Als reden daarvoor werd opgegeven dat de zee op die manier het kanaal zou kunnen binnenlopen en dat daardoor de stad zou gespaard blijven van overstromingen.

Het gevolg daarvan was dat de Hertog twee onderzoekers naar Oostende stuurde, nl. Jan de Baenst, Baljuw van Brugge en Jan van Boonen. Hun advies werd naar de Raad van Vlaanderen gestuurd, echter zonder gevolg, door de moeilijkheden met Frankrijk. Oostende gaf echter de moed niet op en stuurde deputatie na deputatie, tot op zeker ogenblik de gegevens onvoldoende bleken te zijn en er een nieuwe studie diende gemaakt te worden.

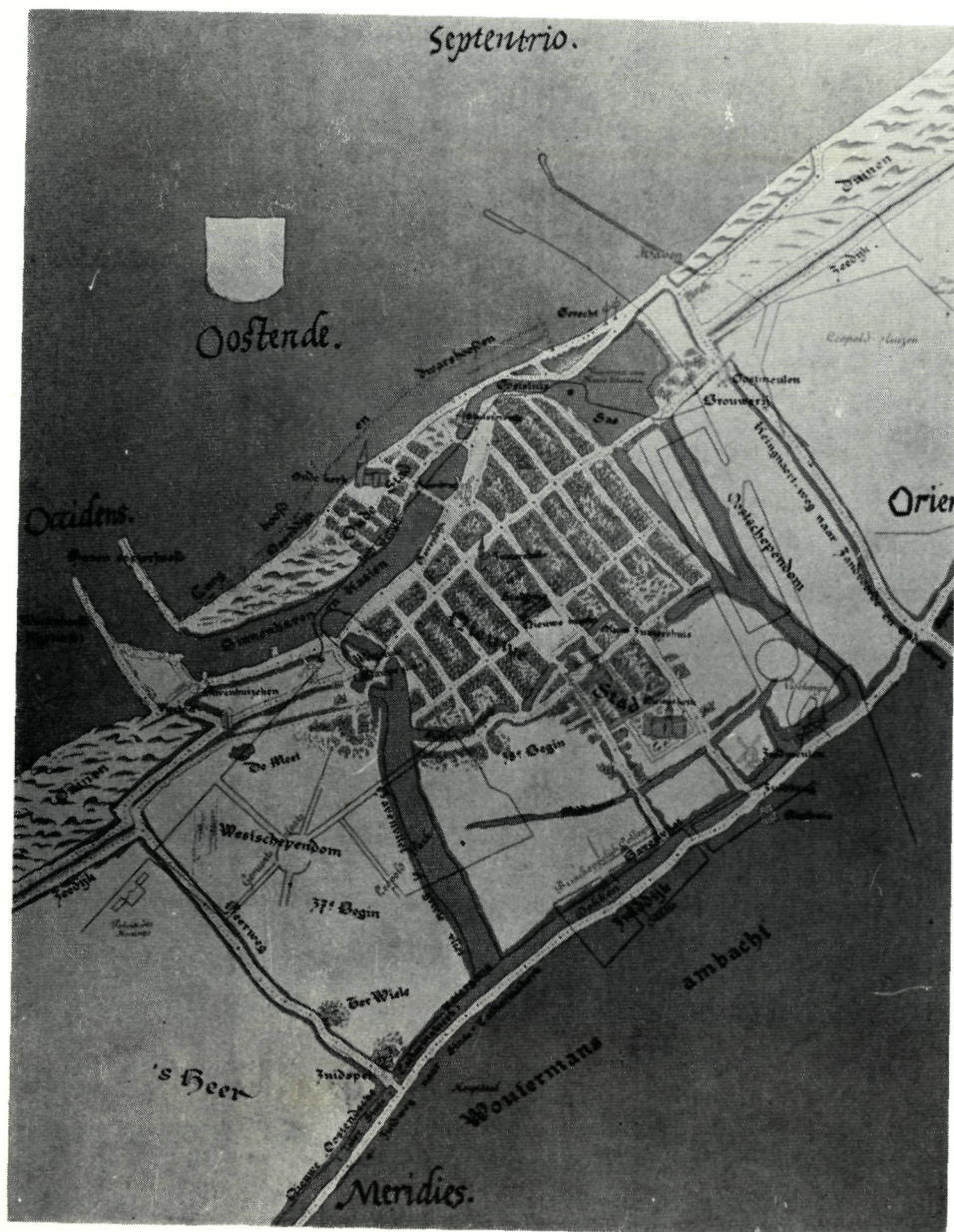
Dezelfde de Baenst en van Boonen vergaderden opnieuw en stelden als sekretaris de Oostendenaar Jan Ghizelin aan.

Het duurde een hele tijd alvorens het tweede voorstel aan de Raad van Gent werd voorgelegd zodat het op het einde van 1445 was dat er eindelijk een gunstige beslissing genomen werd.

Ondertussen had Oostende het kanaal reeds doorgetrokken tot tegen de dijk. De 11 maart 1446 tekende de stad een verbintenis met Jacob Vanden Steenweghe, aannemer te Walravenshyde, voor het doorbreken ervan. De 22 maart kwam de gemeenteoverheid bijeen om hun advies te geven over «t werc van der havene».

De gemeenteraadsleden kregen elk jaar een nieuw ambtsgewaad op kosten van de stad. Dit kostte de stad jaarlijks ongeveer 400 pond. Zij kwamen overeen van deze gunst af te zien voor vier jaar teneinde de werken te kunnen financieren.

Plattegrond Oostende (XVIe eeuw) uit Het oude Oostende van E. Vlietinck.



Oostende koesterde grote hoop met de nieuwe haven. Terwijl de werken voortgezet werden, deed Oudenburg een nieuw verzoek aan de Hertog om de Oostendse haven té doen sluiten. Het verzoek werd terug afgeketst.

Na Oudenburg, was het de beurt van Brugge om hetzelfde te vragen, eveneens uit afgunst. Dit was een oneerlijke zet vanwege Brugge, daar zij de wettelijke hoofdplaats van het gebied was. Gelukkig voor Oostende werd ook dit voorstel afgewezen.

De 18 oktober 1446 kwamen de inwoners van alle dorpen in het omliggende naar Oostende toegestroomd. De schattingen gewagen van 10.000 mensen die te Oostende binnenkwamen. De dijk werd doorbroken, het zeewater vermengde zich met het zoetwater van de Yperlee en Oostende was met de zee en het binnenland verbonden.

Twee dagen later, de 20 oktober voeren de eerste schepen de nieuwe haven binnen, twee haringsloepen, de eerste van Gillis Tiessen en de tweede van Corneille Hannés. De stadskas vermeldde die dag :

«Verteert als Gillis Tiessen en Corneille Hannes, stiermans ende poorters van Oostende, omme dat Sy stappans ende eerst quamen in de nieuwe have alhier ghemaect, te wetene de 20 dach in october ende eersten harinc brochten tharen rosenhoeden also men in andere haven gecostumeert is te gevene metghaders andere costen 14 ponden 12 schellingen».

Aldus eindigde dit werk dat men gerust groots mag noemen voor die tijd. Oostende telde toen 4000 inwoners en was een relatief arme stad.

Het gebruik van het geven van «rosenhoedjes» aan degenen die de eerste haring binnenbrachten heeft geduurd tot op het einde van de XVIIe eeuw.

Deze haven verzandde na het Beleg van Oostende (1601-1604) en werd vervangen door deze aan de Oostkant van de stad (op de huidige plaats).

Int Dreefke so coeghe & lachere affste eters drughe tulle juer om
 2000 t m p bel den tun maend tulle of tulle maent dreefke tulle
 in alse archeluchend tot tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle

2000 t

Int so coeghe & lachere affste anders gheselme tulle juer om tulle tulle
 2000 t m p bel den tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle

2000 t

Int so coeghe & lachere affste tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle
 2000 t m p bel den tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle

2000 t

Int so coeghe & lachere affste tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle
 2000 t m p bel den tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle tulle

2000 t

Stadsrekeningen van Oostende, dd. 1 april 1427 (n. st.) - 31 maart 1428 (n. st.).

DE VERWOESTING VAN OOSTENDE IN 1489

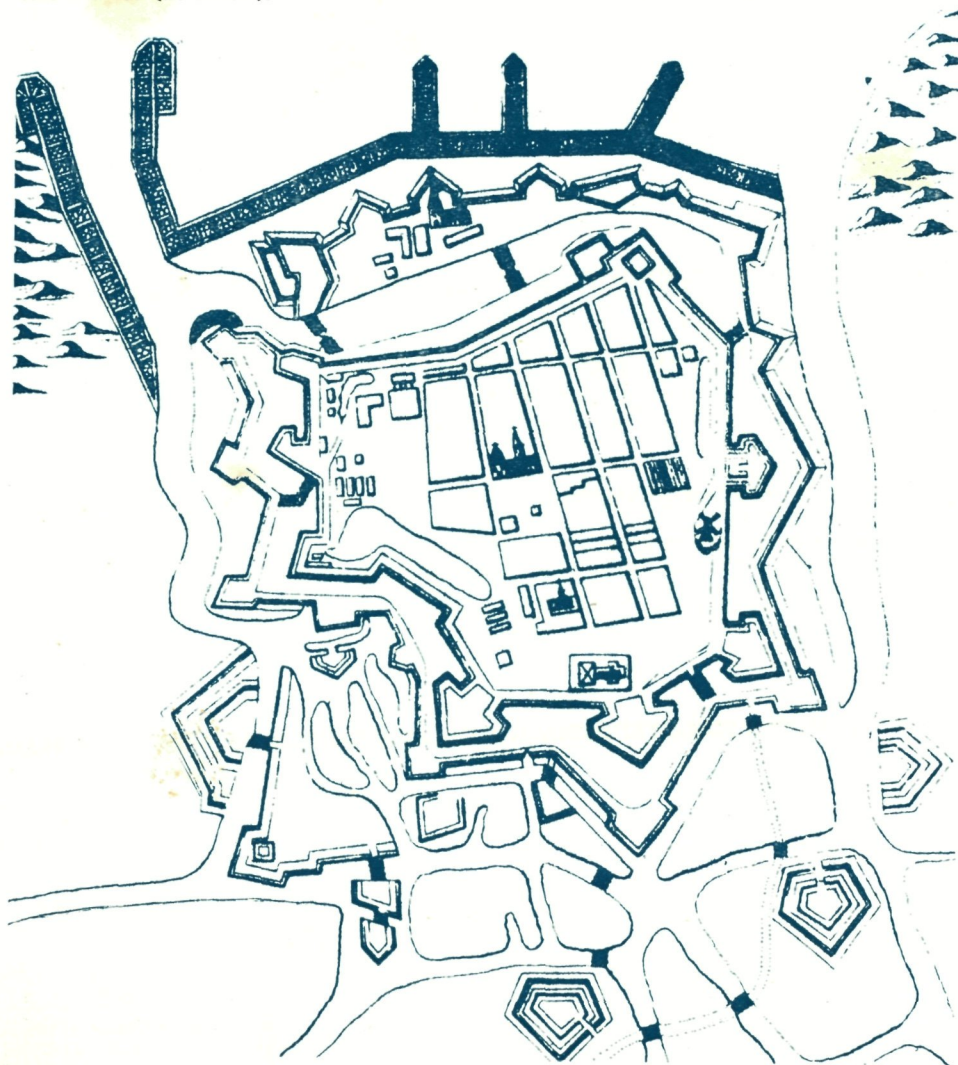
De nieuwe haven van Oostende kende een grote bloei en bracht een zekere voorspoed en welstand in de stad. Damme, Sluis en Brugge, die daarvan afgunstig waren, dienden in 1483 een aanvraag in bij het landsbestuur om onze haven te dempen ! Er werd niet op ingegaan.

De vlaamse provinciën stonden toen onder het Oostenrijks bewind, dus onder Maximiliaan. Deze heerschappij gaf stilaan aanleiding tot mistevredenheid, zodat er overal onlusten uitbraken. De vlaamse steden zochten en vonden steun bij de franse koning. Nieuwpoort, Diksmuide en Veurne bleven trouw aan Maximiliaan. Deze laatste, boos op de Oostende-

naren, die zijn gezag niet langer erkende, beroofde de stad van al zijn voorrechten en bijzonder deze betreffende de invoer en verkoop van haring, één der voornaamste bronnen van inkomsten. Hij gaf deze vergunning aan Nieuwpoort, welke daarom verzocht had, en uiteraard één van zijn bondgenoten bleef.

De Ruwaart van Brugge, Van Halewyn, schreef inderhaast aan Oostende, Duinkerke en Sluis dat ze al hun schepen zouden uitrusten, bemannen en zich voegen bij de franse schepen. Hij schreef ook aan de Heer Vander Spiere te Brugge, «dat hy hem met alle zyne Ruyterye en Voet-volk zonder uytstel op den laatsten van Ooogst-maand tot Oostende zoude laeten vinden», teneinde Maximiliaan en zijn troepen uit onze gewesten te verdrijven.

Plan Oostende (uit Bowens).



De Oostendenaren, vernamen op 16 Januari 1489, dat die van Nieuwpoort twaalf oorlogschepen en twaalf schuiten, geladen met geschenken voor Maximiliaan, naar Antwerpen stuurden. De Oostendse zeelui staken in zee met een honderdtal gewapende kleine scheepjes, onderschepten de Nieuwpoortse schepen en na een hevig gevecht sleepten ze op naar Oostende, met de volledige buit.

Ondertussen hadden de Engelsen zich verenigd met Maximiliaan en stuurden op 14 Juni van hetzelfde jaar zesduizend soldaten naar Nieuwpoort, als steun voor zijn leger. De Engelsen rukten op tot vóór de poorten van Oostende en eisten de stad op. De Oostendenaren antwoordden met een kanonschot en openden dadelijk een dijk zodat het omliggende land onder water kwam.

De Engelsen dropen (letterlijk en figuurlijk) af...

's Anderendaags, dus de 15e, gingen zes militairen uit Oostende, de Kapitein, Daniël van Praet, Heer van Meerwede, opzoeken. van Praet was in dienst van het Oostenrijks leger. Ze beloofden hem de stad in handen te spelen op voorwaarde dat niemand enig leed zou geschieden. van Praet aanvaardde en werd met zijn troepen in de stad gelaten. Niettegenstaande zijn belofte, liet hij twaalf van de voornaamste burgers gevangen nemen en naar Nieuwpoort overbrengen. Hij liet te Oostende een bezetting achter van vierduizend man.

De franse generaal De Cordes welke gelegerd was te leper, kwam dit te weten en trok aanstond op naar Oostende met een leger van twintigduizend soldaten. De vierduizend bezetters gaven de stad ogenblikkelijk over en vluchtten terug naar Nieuwpoort. De nieuwe bezetting bleef in Oostende tot de 6e Juli. Daarna verlieten ze de stad en begingen de grove fout slechts een zeer kleine troepenmacht achter te laten.

Daniël van Praet, die zijn nederlaag te Oostende nog niet vergeten was, kwam uit Nieuwpoort onmiddellijk terug en «de stad veroverd en geplondert hebbende, dede hy de zelve langs alle de kanten in brand steken, zoo dat die ongelukkige plaets, naer de vrekheyd der plonderende Soldaeten verzaed te hebben, 't eenemaal den roof dér vlammen wierd, en niet anders als eenen Puyn-hoop van Verwoestingen was» (Bowens

1 de 21 Liz 27)

De stad bleef in puin tot aan de vrede, getekend op 22 mei 1493.

In 1501 was ze praktisch terug opgebouwd en werd «gekalseyd».

OOSTENDE - Het beruchte roversnest

«Oostende - onvallich nest, speloncke der dieven ende moordenaren, die cause waren «van de ruyne van zoo menich menschen, ja, geheel Vlaenderen benauwde » (Vlaamse Kronijk - 1587)

«Dat roofcot van Oostende...»

«... afschuwelijke vergaerplaets van dieven...» enz

Men schreef 1584. De Prins van Oranje had met zijn aanhangers het «Bondgenootschap der Geuzen» gevormd.

Wanneer de Vlaamse steden in opstand kwamen tegen de Spaanse overheersing, werd Oostende één der stevigste bolwerken der Geuzen. De Hollanders en de Engelsen maakten er een geduchte oorlogshaven van.

Vanuit onze stad tot 1599 zouden de Verenigde Provinciën met de Engelsen het ganse land afschuimen. Het Brugse Vrije, de ganse kustvlakte, Veurne Ambacht en zelfs tot Rijsel waagden zich de soldaten en vrijbuiters van Oostende, rovend, brandend, plunderend, ... moordend.

De 4e Juni 1584 werd het Brugse Vrije tot vijand van de Provinciën uitgeroepen. Ganse benden, soms 400 man sterk, trokken dagelijks op tocht, beroofden iedereen die in hun handen viel, zonder onderscheid van rang of stand, plunderden de hoeven en staken ze daarna in brand.

De kroniekschrijver Pieter van Maele wijdde daarover uit als volgt :

«Het kleyn nest van Oostende was een groot roofnest, want allerhande waeghalzen, «vrijbuiters, roovers en schelmen uyt deze landen (Engeland en Holland) kwamen er «naer-toe om de al te zeer getrouwe onderdanen van den Koning van Spanje te kwellen. «Men most tegen deze grijpvogels een vast leger ten velde gebracht hebben, maer dé «zaken lieten alsdan zulks niet toe...».

Hieronder enkele namen van personen die gevangen genomen of gedood werden door de vrijbuiters :

Lodewijk Thierry, zoon van de penningmeester te Brugge, hij werd te Oostende opgehangen « ... ende in recompensie wierden tot Nieuwpoort oock zommeghe van Oostende ghehanghen (Vlaamse Kronijk), de burgemeester en twee schepenen van Poperinge, de pastoor van Wulpen, die van Gheluwe, deze van Reninghe, de gouverneur van Duinkerke, de proost van de abdij te Loo, enz.

Wanneer het losgeld niet betaald werd, bracht men de gevangenen eenvoudig ter dood. Vele poorters van Oostende verlieten de stad om deze gruwelen niet te moeten aanzien. Inderdaad, volgens de Vlaamse Kronijk werden dagelijks gevangenen de keel overgesneden, gehangen of verdronken !

Dit treurig voorbeeld van de Oostendse bezetting werd weldra gevolgd door talrijke vrijbuiters en landlopers die zich in de omliggende bossen schuilhielden. Volgens De Bonours bestonden er dergelijke benden te Ichtegem, lissewege, Wenduine, Nieuwmunster en Snaaskerke. Deze benden kenden uiteraard zeer goed de wegen én bossen evenals alle schuilplaatsen. Wanneer ze in de handen van het gerecht vielen werden ze dan ook, zonder enige vorm van proces, naar de galg gestuurd.

Te Slijpe was er een schuilhoek, het «gheusegat» genoemd.

Deze onregelmatige vrijbuitelij gaf tenslotte aanleiding tot het stellen van een verordening van de Staten van Zeeland.

Inderdaad, wekelijks trokken de benden door de dorpen, bij dag of bij nacht. Geen ambtenaar of priester durfde nog buiten komen. De kerken waren verlaten of verwoest. Uit angst voor deze boeven durfden tenslotte zelfs de gerechtsdienaars hen niet meer op de hielen zitten !

In 1590 werd Oostduinkerke geplunderd, vandaar trokken de vrijbuiters op naar Wulpen waar ze de kerk, het gasthuis en de molen in brand staken. De pastoor, Broeder Heindrick, namen ze gevangen.

In september van het zelfde jaar beroofden ze Merkem en staken het klooster in brand. De volgende aan de beurt was Snaaskerke (23 oktober 1590). Twee dagen later Oudenburg, waar nochtans een bezetting van 400 man ingekwartierd was.

Op het einde van november kwam Graaf van Mansfeld met 2.000 man naar Oudenburg, om deze plaats opnieuw te versterken. Nu begon tussen Oostende en Oudenburg een periode van wederzijdse rooftochten en schermutselingen welke een tiental jaren duurden.

Op 7 februari 1591 kwamen 400 Oostendenaars te Waasten, beroofden de gemeente en namen 27 gevangenen mee, waaronder de abt van het klooster.

De 16e februari om 1 uur 's nachts werd Blankenberge aangevallen. Om 7 uur was het fort in hun handen en werd het in brand gestoken. De ruitelij van Brugge, onder Kapitein Simeon kwam inderhaast hulp bieden aan de Blankenbergenaars. Wanneer ze toekwamen was de vogel reeds gaan vliegen !

De 26e Mei kwam Kapitein Forret uit Brugge met zijn troepen om de Oostendenaars een lesje te geven. Deze waren van het plan echter op dé hoogté geraakt en stonden hem reeds juist buiten de poorten van Brugge op te wachten. Hij werd langs vijf kanten tegelijk aangevallen, gevangen genomen en naar Oostende gebracht. De rest laat zich raden.

Al deze wandaden wekten natuurlijk de woede op van de ganse streek, zodat de klachten bij het Spaanse Hof binnenstroonden.

Toen de spanning het hoogst was tussen de twee kampen gingen Ieper, Gent en het Brugse Vrije aan de gouverneur voorstellen om Oostende te belegeren. Ze stelden zelfs voor te helpen betalen voor dit beleg.

In 1600 was de stad duchtig versterkt. De Spaanse vloot was niet bij machte de verbinding langs de zee tussen Oostende en Zeeland te verijdelen.

Ondertussen hadden de Spaanse troepen overal versterkingen aangebracht om de uitvallen van de Oostendenaren te beletten. De Aartshertog Albrecht kreeg een belangrijk voorschot en bracht in 1601 zijn leger tot vóór de wallen van Oostende. Dit betekende definitief het einde van dit hoofdstuk uit onze plaatselijke geschiedenis en was tevens het begin van een veel beter bekende ? nl. het beleg van de stad.

Het beruchte beleg van Oostende duurde van 1601 tot 1604 en resulteerde in de volledige verwoesting van de stad.

IL Y A 30 ANS

LE RAID DE DIEPPE



L'auteur : Capitaine de Corvette (B.E.M.) R. Lambinet

Le raid de DIEPPE du 14 août 1942 fut sans aucun doute une des opérations les plus contestées du dernier conflit mondial. Aussi les ouvrages écrits dès le lendemain du raid présentent-ils une relation très subjective de l'opération, relation souvent conditionnée par le souci de propagande.

Les Allemands voulaient y voir l'échec d'un débarquement de grande envergure alors que les Alliés, pressés par les nécessités du moment, tentaient de transformer leur échec immédiat en un succès à plus longue échéance.

A la lecture de ces ouvrages on aperçoit aisément que les récits des combats et les intentions avouées du commandement sont déformées de part et d'autre par un éclairage partisan.

Selon la plupart des auteurs, il est péremptoire :

- que les renseignements recueillis à DIEPPE furent d'une valeur décisive pour le débarquement du 6 juin 1944 ;
- que les troupes débarquées firent preuve d'un héroïsme extraordinaire ;
- que le raid fut un soulagement rentable pour les soviétiques sur le front de l'EST ;
- que durant la journée du 19 août la RAF obtint une victoire au moins relative sur la Luftwaffe ;
- que le Royal Navy put affirmer sa maîtrise en se maintenant durant plusieurs heures face à l'ATLANTIKWALD.

Par contre les buts profonds de l'opération et les mobiles des initiateurs du raid n'apparaissent pas encore avec une clarté satisfaisante.

Quant aux responsabilités lors de la conception et de la préparation de l'opération, elles se dissimulent toujours en grande partie sous le manteau de Noé du secret militaire. Dans cet article je vais tenter de mettre en évidence le pourquoi et le comment de l'opération, d'en déduire les erreurs et les enseignements principaux. Mais n'ayant personnellement aucune compétence en matière d'opérations terrestres, je n'aborderai cet aspect que si cela est indispensable à la compréhension de l'ensemble des opérations navales et aériennes.

LES OPERATIONS COMBINEES AVANT DIEPPE

Les «coups d'épingles» portés jusqu'alors aux Allemands sur les côtes occupées obtiennent des résultats divers.

Leur but était d'amener l'ennemi à disperser ses forces.

Les raids de KIRKENES-PETSANO, des îles Anglo-Normandes et du Boulonnais n'atteignent leurs objectifs que partiellement.

A partir de décembre 1941 la situation s'améliora cependant avec le succès des îles LOFO-TEN. En février 1942, grâce au raid aéroporté de BRUNEVAL une station radar allemande fut éliminée. A SAINT-NAZAIRE enfin, la seule cale sèche sur la côte française capable de recevoir le TIRPITZ fut mise hors de service.

Aussi, c'est dans une ambiance d'euphorie que le nom de DIEPPE fut jeté sur le tapis.

SITUATION GENERALE EN AOUT 1942

Au mois d'août 1942, la situation des Alliés n'était rien moins que brillante. Partout la marée ennemie menaçait de rompre les digues. Comme en 1917, la question se posait de savoir si le démarrage de l'effort de guerre américain serait assez rapide pour maintenir la Russie dans la Guerre.

Aux Etats-Unis comme en Grande Bretagne, les chefs militaires s'accordaient à penser qu'on serait bien heureux si seulement la Russie parvenait à se maintenir dans la guerre jusqu'à la fin de 1942. Or au Cap Nord les sous-marins allemands compromettaient l'arrivée de l'équipement destiné à l'armée rouge.

Sur le front de l'Est, STALINGRAD et le CAUCASE étaient à portée de la Wehrmacht.

En Afrique, ROMMEL était à 70 Km d'ALEXANDRIE et il se préparait à reprendre l'offensive.

Dans le Pacifique, un grand succès toutefois, l'avance nippone avait été arrêtée à deux endroits : dans la Mer de Corail en mai et à MIDWAY en juin. La première opération offensive débutait quelques jours avant DIEPPE, notamment le 7 août par un débarquement à GUADALCANAL.

En Europe occupée, la résistance intérieure commençait à peine à s'organiser. Par contre, la construction du Mur de l'Atlantique avait bien débuté.

En Grande-Bretagne, la RAF avait remporté une grande victoire, mais l'activité aérienne n'avait pas encore repris sa pleine intensité. Les premières ascadrilles américaines arrivaient et la Luftwaffe avait transféré son centre de gravité en URSS.

L'opération de Dieppe se plaça donc dans un cadre stratégique peu rassurant. Aussi reste-t-il à définir dans quelle mesure la situation globale des Alliés provoqua la décision d'exécuter le raid du 14 août 1942.

LES BUTS DU RAID BUT STRATEGIQUE

Sur le plan stratégique il est certain que la situation sur le front russe constitua l'élément moteur. STALINE était suffisamment habile pour faire peser la menace d'un second BRESTLITOVSK. Mais si les Américains et les Britanniques reconnaissaient l'urgence d'une intervention, ils n'étaient pas d'accord sur la manière d'intervenir. Les Etats-Unis étaient partisans d'une intervention directe contre l'Allemagne en la frappant en France. Ils proposaient un débarquement dans le Cotentin (Opération SLEDGEHAMMER). Par contre les Britanniques, attachés à leur stratégie indirecte et conscients de la faiblesse des moyens dont ils disposaient se refusaient à attaquer en France et insistaient pour frapper le flanc Sud, c'est à dire en Afrique du Nord.

Nous savons que cette dernière conception fut finalement retenue et se concrétisa par un débarquement au Maroc et en Algérie en novembre 1942. Avant cela les Britanniques acceptèrent l'idée **d'un grand raid destiné à attirer ou à maintenir à l'Ouest le plus possible de forces Allemandes**. C'est le 13 Mai 1942 que le nom de DIEPPE fut prononcé pour la première fois à la conférence des Chefs d'Etat-Major Britanniques.

BUT TACTIQUE

Sur le plan tactique les Britanniques voulaient **sonder le système de défense ennemi** et par cette même occasion recueillir des renseignements divers, procéder à quelques destructions et notamment à l'élimination d'une station radar côtière qui jouait, croyait-on, un rôle important dans les attaques des convois alliés dans la Manche.

TESTER

Pour certains DIEPPE devait être **l'indispensable prélude à une invasion du Continent**. Il s'agissait de faire subir aux nouveaux matériels et aux procédés de combat mis au point par le Commandement des opérations combinées, l'épreuve des défenses ennemies. A cette époque, la conception de l'appui logistique aux troupes débarquées reposait sur la possession d'un port. Il fallait donc **étudier les possibilités de prendre intact un des ports ennemis, c'est-à-dire par surprise, sans le détruire et avant que l'ennemi ait pu procéder à des destructions**. On pensait pourtant déjà à la construction de ports artificiels. Mais ce ne fut qu'après DIEPPE que l'idée prit force.

PROVOQUER UNE BATAILLE AERIEENNE DECISIVE

Ce quatrième but n'était que d'opportunité si un raid de grande envergure devait être déclenché, la RAF voulait en profiter pour attirer un maximum d'avions ennemis et engager une bataille aérienne décisive : refaire, mais sur le territoire occupé par l'ennemi, une seconde bataille d'Angleterre.

CHOIX DE DIEPPE

Comment le commandement des opérations combinées en était-il arrivé à considérer le port de DIEPPE comme un objectif possible ? L'étude des moyens disponibles lui avait confirmé l'impossibilité d'obtenir un porte-avion pour un raid sur les côtes françaises. Or pour une telle opération, la supériorité aérienne locale était indispensable au bon déroulement. L'endroit choisi devait donc se situer dans le rayon d'action des chasseurs basés en Angleterre. De plus les voies d'accès maritimes devaient être suffisamment libres d'entraves naturelles et militaires pour permettre le déploiement d'une flotte importante.

La portion de côte située entre LE HAVRE et l'ESCAUT était la seule qui pouvait satisfaire à cette exigence. Les plages flamandes pourtant propices à un débarquement ne purent être retenues à cause de l'obstacle que formaient les bancs de Flandre. Il n'était pas question d'y envisager un déploiement de forces navales importantes. La région du PAS DE CALAIS ne put également être retenue. Les Allemands l'avaient fortifiée de façon à décourager toute tentative. Il restait alors à choisir entre trois ports : FECAMPS, LE TREPORT et DIEPPE. Les deux premiers semblèrent ne pas avoir une importance justifiant une opération d'envergure. C'est ainsi que DIEPPE fut retenu. Ce port servait d'escale diurne aux convois de caboteurs allemands qui se glissaient de nuit le long du rivage. Ses installations, sans être très importantes, pouvaient justifier un raid de destruction. L'élimination de la station radar établie à proximité présentait quant à elle un intérêt certain. Enfin, les 70 milles séparant DIEPPE des côtes anglaises permettaient une navigation de nuit favorable à la **surprise**.

Mais DIEPPE était peu favorable à un débarquement par bien des aspects.

Les cinq plages de débarquement - et il n'y en a pas d'autres - sont couvertes de gros galets et souvent bordées de saillies rocheuses rendant non seulement difficile l'approche des engins de débarquement, mais aussi la progression des troupes et des chars. Il s'agit des plages de BERNEVAL, PUY, DIEPPE, POURVILLE et VARENCEVILLE. Il n'était pas question de débarquer des chars autre part qu'à DIEPPE et POURVILLE car les autres plages sont dominées par de très hautes falaises crayeuses.

L'ENNEMI

Dans la MANCHE la Marine allemande ne disposait que d'unités navales légères. Elles étaient basées à BOULOGNE, LE HAVRE et CHERBOURG. En cas de surprise on estimait à 3 à 4 heures le délai de réaction nécessaire pour arriver sur les lieux. La menace en surface était donc très faible. Il y avait cependant un danger de mines pour la force de débarquement. Celle-ci devait en effet traverser un champ de mines connu. Un dragage précurseur s'imposait donc. Mais le danger le plus important pour la force expéditionnaire était constitué par la série de batteries côtières qui commandaient les approches des plages et pouvaient former un barrage de tir jusqu'à 4 milles au large. La neutralisation de celles-ci était par conséquent une des conditions du succès.

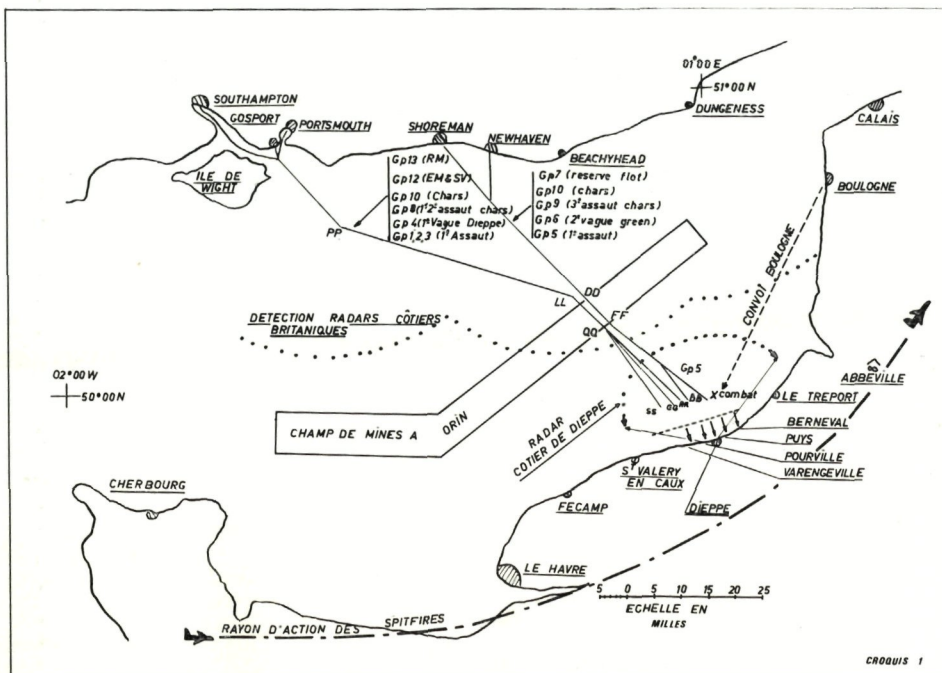
Quant à la surprise, il semblait bien difficile de l'obtenir si la station radar de DIEPPE n'était pas éliminée au préalable. Celle-ci était en effet capable de détecter un navire s'approchant à moins de 20 milles. A cet époque et à cet endroit la LUFTWAFFE pouvait intervenir avec 400 avions. Ses activités étaient très limitées : actions défensives, quelques attaques sur la Grande-Bretagne et les convois côtiers, reconnaissance régulière des côtes et des ports britanniques en vue de détecter tout préparatif d'invasion.

La 302^{ème} Division avait un front de mer étiré sur 70 km. C'était au 571^{ème} Régiment d'Infanterie qu'était confié le secteur de DIEPPE. Le poste de commandement se trouvait installé à l'intérieur des falaises dominant la ville. L'ensemble définitif était fortement organisé et occupé par 1500 hommes.

CONCEPTION GENERALE DE L'OPERATION

«A l'aube du 19 Août 1942, la force expéditionnaire s'emparera de DIEPPE par surprise. Elle y créera une tête de pont, exécutera les différentes tâches prévues et rembarquera. Les quatre débarquements latéraux de BERNEVAL, PUIS, POURVILLE et VARENGEVILLE précéderont celui de DIEPPE de trente minutes».

Ce décalage de trente minutes était dû aux autorités navales. Le plupart des auteurs consultés donnent trois raisons :



-
- LE DEBARQUEMENT DE DIEPPE**
- 19 AOUT 1942**
- LEGENDAIRE**
- Destructeur
 - Ligne de 10 Brasses
 - Ligne de 3 Brasses
 - Routes Principales
 - Voies Ferrées
 - Mouvements Projétés
 - Mouvements Executés
 - ★ Batteries de Campagne
 - ⚡ Batteries Cotieres
 - RC Radar Cotier
- UNITES DE DEBARQUEMENT**
- 1 Commando LORD LOVAT
 - 2 Commando MILL'S
 - 3 South Saskatchewan
 - 4 Cameron Highlanders
 - 5 Royal Hamilton
 - 6 Essex
 - 7 Scottish
 - 8 Fusiliers Mont-Royal
 - 9 Royal Marine
 - 10 Calgary Regiment
 - 11 Royal Regiment
 - 12 Commando Nr 3
- DETAILED MAP INFORMATION:**
- North:** HMS FERNIE, HMS CALPE, HMS BROCKLESBY, SALZAR.
 - Coastal Features:** PRINCE ALBERT, PR. BEATRIX INVECTA, GLENGLY, PR. LEOPOLD, PR. CHARLES, QUEEN EMMA, PR. ASTRID, DUKE OF WELLINGTON, BB.
 - Units and Movements:**
 - Gp 1:** 4LCA, 1LCS, SGB 9, MGB 312, 2LCA, 10LCA, 2LCS, 2LCMI.
 - Gp 2:** 14LCA, 1LCM, 2LCS, 14LCA, 1LCS, MGB 326, ML 291.
 - Gp 3:** 14LCA, 1LCM, 2LCS, 14LCA, 1LCS, MGB 317, SGB 6.
 - Gp 4:** 14LCA, 1LCM, 2LCS, 14LCA, 1LCS, MGB 326, ML 291.
 - Gp 5:** 14LCA, 1LCM, 2LCS, 14LCA, 1LCS, MGB 317, SGB 6.
 - Other Units:** 28 LCP, ML 194, ML 190, 3LCT, 3LCM, 6LCP, 17LCP, 1LCF, SGB 5, ML 345, TELER 1.
 - Locations:** Vasterival, Varenvillie, Pourville, Petit Arques, Dieppe, Falaises, Berneval le Grand, Berneval, Arques, Bataille, Forest d'Arques.

— Een dernier lieu, les LST partant de GOSPORT dès l'obscurité ne pouvaient arriver à DIEPPE avant 0450 hrs (1) (une des conditions pour réaliser la traversée en surprise). L'ensemble de l'opération était placée sous la haute autorité du Comité des Chefs d'Etat-Major.

LE PLAN NAVAL

La mission principale de la Marine consistait à amener en sécurité, en surprise, à temps et au bon endroit les troupes chargées d'intervenir dans les opérations terrestres, à les appuyer de ses feux et à les ramener en sécurité en Grande-Bretagne.

La Marine devait transporter 6000 hommes, 58 chars et du matériel divers. Elle disposait de 250 unités (depuis le petit LCA jusqu'au LSI). Le destroyer était la plus grosse unité de protection. Les Forces Navales se trouvaient sous le commandement du Capitaine de Vaisseau HUGHES-HALLET (Britannique).

Afin d'obtenir la surprise la traversée devait se faire de nuit et en silence radio. Les débarquements étaient prévus à la pointe du jour. Aucune préparation aérienne et navale n'était envisagée si ce n'est à DIEPPE même ou quelques minutes de bombardement devaient précéder la mise à terre des hommes et des chars. Cet absence de préparation devait, semble-t-il, augmenter les chances de surprise et réduire au strict minimum les dégâts dans la ville de DIEPPE, dégâts qui auraient pu gêner la progression des chars.

Les moyens de transports étaient répartis en 13 groupes. Le croquis 1 représente très schématiquement les mouvements de la force amphibie et le champ de mines à traverser. Dans celui-ci deux passes devaient être préalablement ouvertes par 16 dragueurs. (2) Ensuite chacun des groupes devait se diriger vers les points de référence indiqués (représentés également sur le croquis 2). A ces quatre endroits 9 LSI devaient mettre 74 LCA à l'eau (3). D'autres landing crafts (77 LCP et 24 LCT) devaient venir directement d'Angleterre. (Le croquis 2 représente l'approche finale). Pour l'approche l'ensemble était protégé à distance par 4 destroyers à l'Ouest et 2 à l'Est. Chaque groupe disposait toutefois d'une escorte rapprochée constituée d'unités légères.

Tout était planifié dans les détails pour permettre, selon le commandement naval, la décentralisation dans l'exécution. Chaque commandant devait être en possession de tous ses ordres puisque le silence radar était imposé. De plus on pouvait s'attendre à une rupture de liaison.

Les conditions d'annulation du raid étaient également prévues. Il appartenait au commandant naval d'en décider : par exemple si une certaine phase importante du plan ne se réalisait pas, tels des retards trop importants d'un des groupes ou la perte d'un LSI.

La marine devait appuyer chacune des plages de ses feux. L'appui rapproché était fourni par des unités légères et l'appui relativement lourd par les 6 destroyers (canon de 4 pouces).

LE PLAN AERIEN

La mission des forces aériennes consistait à empêcher toute interférence ennemie tant en mer qu'à terre et dans les airs, à appuyer les troupes au sol et à détruire le maximum d'avions ennemis. Douze cent avions au total (1) participaient à cette opération. Les forces aériennes étaient sous le commandement du Vice Marshall britannique LEIGH MALLORY. La Fleet Air Arms était chargée de la patrouille maritime et devait prévenir toute intervention ennemie en surface.

Neuf cents chasseurs (Spitfire, Hurricane, et Typhoon) devaient couvrir toute la zone de combat.

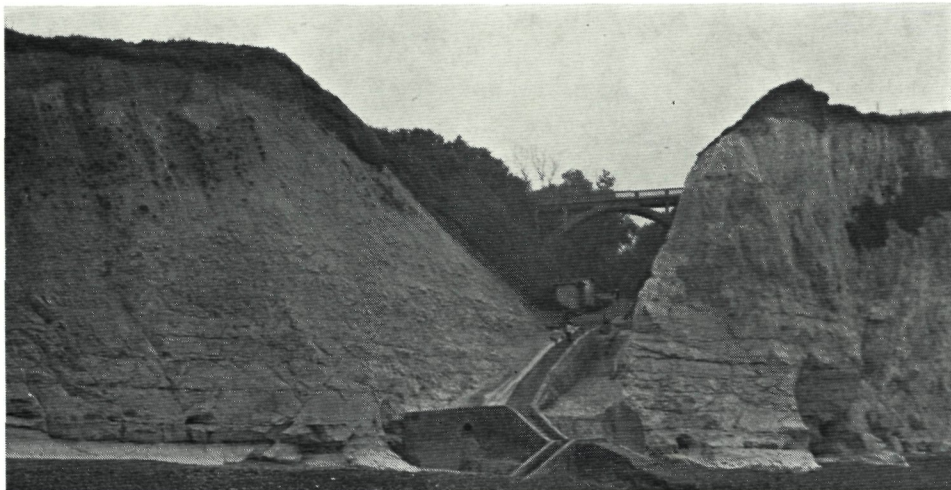
Vingt-quatre bombardiers (B 17) devaient neutraliser l'aérodrome d'ABBEVILLE-DRUCAT au moment critique du retrait des troupes.

Quatre escadrilles d'avions de reconnaissance (MUSTANG) devaient repérer tout mouvement de renfort ennemi sur les voies de communication convergeant vers DIEPPE.

Sept escadrilles de chasseurs bombardiers (BOSTON, BLENHEIM et HURRICANE) devaient fournir un appui rapproché aux troupes.

Aussitôt après le bombardement naval préalable au débarquement, la RAF devait établir un écran fumigène devant DIEPPE, neutraliser les positions ennemies à la mise à terre de la première vague et ensuite fournir l'appui aérien à la demande. Les destroyers Ferries et Calpe étaient équipés en station de contrôle aérien. Mais l'Air Vice Marshall MALLORY ne se contenta pas de ces moyens de contrôle, il innova et utilisa pour la première fois un avion observateur à très haute altitude chargé de l'informer du déroulement de la bataille et de le conseiller.

(1) dont la 350e escadrille belge.



Berneval, Yellow Beach I.

LE PLAN TERRESTRE

La mission des forces terrestres était de prendre le port intact et quelques positions clés, de procéder à des destructions, de capturer et d'emmener du matériel, de s'emparer de documents et de faire des prisonniers.

Les forces terrestres étaient commandées par le Général Canadien ROBERTS.

BERNEVAL - YELLOW I ET YELLOW II BEACHES :

Débarquement à 0450 hr du commando No 3 avec pour objectif la destruction de la batterie GOEBBELS et rembarquement d'initiative.

PUYS-BLUE BEACH

Débarquement à 0450 hr du Royal Regiment of Canada avec pour objectif le massif BISMARCK, la batterie ROMMEL et l'usine à gaz.

POURVILLE - GREEN BEACH :

Débarquement à 0450 hr du SOUTH SASKACHEWAN Régiment avec pour objectif le massif HEMDENBURG et la création d'une tête de pont pour permettre le débarquement de la vague suivante, c'est-à-dire le CAMERON HIGHLANDERS Regiment ayant mission de rejoindre les chars débarqués à DIEPPE, de s'emparer du Quartier Général d'ARQUES et de l'Aérodrome de SAINT-AUBIN.

VASTERIVAL - ORANGE I BEACH et QUIBERVILLE - ORANGE II BEACH

Débarquement à 0450 hr du commando no 4 avec pour objectif la destruction de la batterie HESS.

DIEPPE - RED ET WHITE BEACHES :

A 0520 hr débarquement (RED) du ESSEX SCOTTISH Regiment avec pour objectif la partie EST de la ville et du ROYAL HAMILTON INFANTRY Regiment (WHITE) avec pour objectif la partie Ouest de la ville.

Ensuite devaient débarquer un détachement du génie, les Q.G., le 14e Régiment de chars canadiens chargés d'appuyer la prise de la ville, du Q.G. d'ARQUES et l'aérodrome de SAINT-AUBIN.

Le Royal Marines «A» commando, embarqué sur sept chasseurs de sous-marins, devait entrer dans le port, dès la ville prise, et emmener les barges de débarquement qui devaient s'y trouver (en fait elles n'y étaient plus). Ce commando devait également procéder à des destructions dans le port.

Le régiment des Fusiliers Mont Royal constituait la réserve embarquée prête à être engagée. Une fois les destructions réalisées, l'ensemble des forces devait défendre une tête de pont de manière à permettre le rembarquement suivant le timing prévu.



Puys, Blue Beach.

EXECUTION

LA TRAVERSEE

Du point de vue naval, le départ, la traversée, le dragage s'effectuèrent comme prévu. L'opération de dragage dura trois heures et quart (1).

La traversée de la zone minée se déroula sans grandes difficultés et vers 0300 hrs les LSI mirent en panne pour mettre les engins de débarquement à l'eau.

Grâce à une chance extraordinaire, les préparatifs et en tout cas le but de l'opération échappèrent à l'ennemi. La traversée se déroula sans contact hostile.

Il en fut toutefois tout autrement à l'approche ! Les radars côtiers fonctionnèrent de part et d'autres mais ne purent transmettre leurs informations. Le premier contact résulta du **hasard**.

(1) Selon les renseignements aimablement transmis par le «Ministry of Defence».

Vasterival, Orange I.



LA SITUATION GENERALE EN MER AVANT 0330 Hrs

Le 18 Août à 1845 hrs, un petit convoi allemand quitta BOULOGNE pour DIEPPE. Les cinq caboteurs qui le constituaient étaient escortés par un dragueur lourd, et deux chasseurs de sous-marins (UJ1404 et UJ1411).

Le 19 à 03.40 hrs, le convoi se trouvait à environ six nautiques au large de BERNEVAL. La nuit était très noire et au même moment le groupe 5 escorté par le SGB5, le ML 346 et un LCF faisait route vers BERNEVAL pour débarquer le commando No 3. Plus à l'EST deux destroyers (SLAZAK et BROKLESBY) flanc-gardaient la force de débarquement, mais ils avaient pris du retard et ne purent intervenir lorsque ce fut nécessaire. Ils se trouvaient à 5 nautiques au Nord Est du groupe 5.

Devant DIEPPE, trois chalutiers armés par la Kriegsmarine exécutaient une patrouille de routine.

L'ALERTE DU COTE BRITANNIQUE

Selon ROSKILL (2) aucun opérateur radar des destroyers ne détecta le convoi allemand. Les commandants de bord avaient d'ailleurs l'habitude de se fier aux rapports envoyés par les stations terrestres. Or le convoi fut effectivement détecté par la station de DUNGENESS. A 01.27 hrs et à 02.24 hrs des messages furent diffusés (Broadcast). Le Fernie (destroyer aménagé en RG secondaire) reçut ce message mais n'imagina pas que le CALPE (QG principal) n'avait pas été alerté. Les deux destroyers flanc-gardant au NE (SLAZAK et BROCKLESBY) étaient dans la même situation.

Ils n'interceptèrent aucun message et ne reçurent aucune instruction particulière.

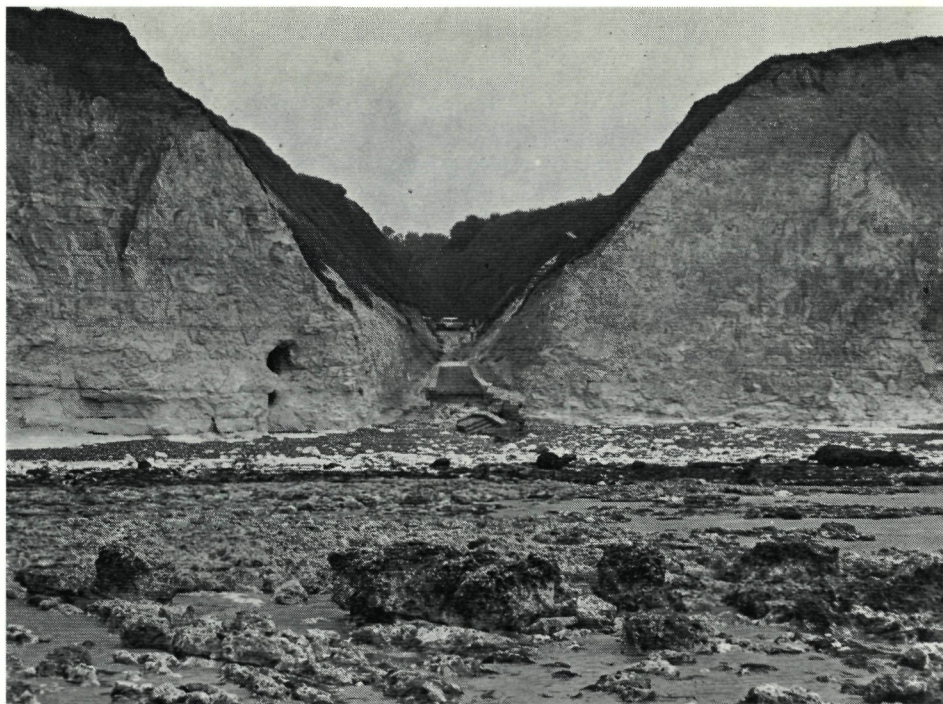
L'ALERTE DU COTE ALLEMAND (2)

Sur la côté française, la station de détection de DIEPPE qui dépendait de la Luftwaffe signala à 0232 nr au Commandant du port que de nombreux navires se trouvaient à 20 nautiques

(1) The War at Sea, p. 246.

(2) Der Deutsche Soldat, Heft 4, 1959.

Berneval, Yellow Beach II.



au large. Celui-ci répondit qu'il attendait un convoi en provenance de BOULOGNE. A 0330 hrs la station radar insista vainement et précisa qu'il s'agissait d'un déploiement important face à DIEPPE.

Devant cette incrédulité de la Marine l'information fut transmise aux forces terrestres. Non sans délais, l'alerte fut décrétée et ce ne fut que vers 0458 hrs que les unités prirent leurs positions.

LE BREF ENGAGEMENT NAVAL

Entretiens, à 0347 hrs dans l'obscurité, le Groupe 5 et le convoi allemand se télescopaient littéralement. Les Allemands furent toutefois les premiers à observer l'adversaire à vue et ils prirent l'initiative du combat. Ce fut une réelle canonnade à bout portant. Le groupe 5 fut sévèrement ébrillé et complètement dispersé. Si sept LCP et un ML purent continuer leur route, il n'en fut pas de même pour le SGB5 à bord duquel se trouvaient le commandant de groupe et le commandant du commando No 3.

Quant au convoi allemand ayant perdu le UJ 1411 et subi quelques dégâts, il se retira précipitamment vers l'EST. Les patrouilleurs devant DIEPPE rentrèrent prudemment au port pour y signaler «un engagement dans la direction de l'Est».

Plus à l'EST, les deux destroyers de flanc-garde croyant observer un tir venant de terre n'intervinrent pas et n'informèrent personne.

Cet engagement ne fut porté à la connaissance des autorités allemandes et des autorités alliées que lorsque cela n'avait plus d'importance.

Les radios du groupe 5 et du convoi allemand avaient été endommagées ; c'est ce qui pourrait expliquer cette situation.

CONSEQUENCES DE CET ENGAGEMENT

La Marine allemande resta persuadée jusqu'au débarquement qu'il s'agissait d'une attaque de convoi. Sur le CALPE, les responsables alliés ne furent finalement mis au courant que deux heures après l'engagement.

L'alerte résultant de l'engagement naval n'affecta cependant qu'une région très limitée sur la côte. Si la garnison de PETIT-BERNEVAL rejoignit ses postes de combat dans les dix minutes, les autres positions défensives ne furent occupées que vers 0500 hrs, c'est-à-dire après les premiers débarquements. Ainsi la surprise tactique fut obtenue à VARENSEVILLE (ORANGE), à POURVILLE (GREEN) à YELLOW II (BERNEVAL) et partiellement à PUY (BLUE). Par contre à PETIT-BERNEVAL (YELLOW I) de même qu'à DIEPPE (WHITE and RED) pour l'attaque frontale, il n'y eut pas de surprise.

LA MISE A TERRE

La Royal Navy ne put respecter que partiellement le timing de mise à terre. Ceci fut dû à la rencontre du groupe 5 et du convoi Allemand, aux erreurs au moment de la formation des groupes de LCA, aux difficultés de navigation et d'atterrissage dans l'obscurité, aux erreurs de route et de vitesse, et finalement aux pannes de moteur de propulsion de certains engins de débarquement.

Les différences par rapport au timing furent les suivantes :

1ère Vague :

YELLOW I : 20 minutes de retard

YELLOW II : 5 minutes d'avance (SURPRISE)

BLUE : 16 minutes de retard (SURPRISE partielle)

GREEN : 2 minutes de retard (SURPRISE)

ORANGE I : 3 minutes de retard (SURPRISE)

ORANGE II : Aucun retard (SURPRISE)

2ème Vague :

RED and WHITE : Pour les troupes aucun retard. Pour la 1ère vague de chars 10 minutes de retard. Pour la 2ème vague de chars aucun retard.

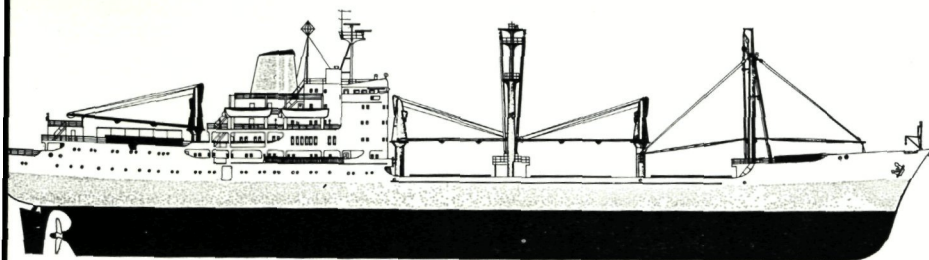
GREEN : 30 minutes de retard

BLUE : 35 minutes de retard.

RED and WHITE : 3e vague de chars aucun retard.

D'autres débarquements se firent sur demande du commandement terrestre. Mais il faut admettre que dans l'ensemble l'opération débuta très mal. Les quelques retards du début provoquèrent des décalages par rapport à l'ensemble, décalages qui compromirent sérieusement les chances de succès de l'opération.

à suivre.



ONZE KOOPVAARDIJ...

Voor rekening van de Duitse rederij HAPAG-LLOYD A.G. liep op 12 mei jongstleden, de MÜNCHEN, het tweede en laatste LASH-schip dat Cockerill Yards in bestelling had, te Hoboken van stapel. De MÜNCHEN is tevens het zusterschip van de BILDERDIJK, welke in het begin van maart aan de Holland Amerika Lijn afgeleverd werd.

Beide kangoeroeschepen zullen in het raam van de COMBI LINE ingelegd worden in de dienst tussen Europa en de Amerikaanse havens aan de Golf van Mexico, waarbij slechts 6 havens aangelopen worden. In Europa zijn dat: Bremerhaven, Rotterdam en Sheerness, in de Verenigde Staten: Savannah, New Orleans en Houston. De MÜNCHEN was oorspronkelijk besteld door de H.A.L., maar bij de vorming van de gemeenschap-pelijke dienst overgenomen door de HAPAG-Lloyd A.G.

De hoofdafmetingen en algemene kenmerken van de MÜNCHEN zijn identiek aan deze van het zusterschip BILDERDIJK, beschreven in een vorige uitgave van Neptunus door Dhr. Rogie.

De lichters van beide kangoeroeschepen worden gebouwd door de General Steel Tank Co. Inc. te Reidsville (U.S.A.), alsmede door haar Ierse dochtermaatschappij Ross & Co., uit New Ross.

In totaal werden 410 bakken besteld, waarvan de afmetingen luiden: 18,74 m x 9,5 m x 4,4 meter. Elke bak weegt ongeveer 80 ton, en kan een lading van 380 ton vervoeren. De lichters bezitten geen eigen voortstuwingsinstallatie. Het transport naar het hinterland gebeurt daarom via duwkonvoien.

Opdat zij op de Rijn en Schelde over eigen middelen zou beschikken bestelde de H.A.L., via een dochteronderneming Koeningsfeld, twee duweenheden bij de werf «De Biesbosch» uit Dordrecht.

Daarenboven plaatste een andere dochtermaatschappij, Van der Laan, bij «De Merwede» uit Hardinxveld, een opdracht voor de bouw van een mini-lichterschip van 2.100 ton draagvermogen met een capaciteit van 14 lichters. De oplevering van dit vaartuig, dat als afmetingen heeft: 102 m. lengte bij 20 m. breedte, wordt voorzien in het vierde kwartaal van 1972.

Dank zij dit «feeder-ship» kunnen de lichters ook deze rivieren bereiken welke niet uitmonden in de havens die door de moederschepen aangelopen worden (vb. de Seine over Le Havre).

Gezien de mogelijkheden waarover de COMBI LINE tegen het einde van dit jaar zal beschikken is het weinig waarschijnlijk dat na de oplevering van de MÜNCHEN (voorzien in september) het vaartuig nog ooit naar Antwerpen zal terugkeren.

Nochtans kan de Belgische scheepsbouw fier gaan over haar technische vaardigheid welke eens te meer gedemonstreerd wordt met de bouw van beide Lash-schepen.

Sinds het vierde kwartaal van 1971 hebben verschillende schepen de Belgische vlag verlaten, terwijl hier tegenover praktisch geen aanwinsten kunnen geregistreerd worden. Vooreerst valt de verkoop te melden van drie Antwerpse havenslepers naar Italië. Op 19 november verleden jaar werden de CATHERINE LETZER en SABINE LETZER van de Sleepdienst Letzer, eigendom van de Agusta Imprese Marittima S.p.A. uit Sicilië.



SABINE LETZER



PIPSY LETZER



CATHERINE LETZER

De verre reis naar de nieuwe standplaats, waarbij de beruchte Baai van Biscaya moest overgestoken worden, zou door de drie sleepers op eigen krachten worden uitgevoerd. De voorbereidingen van de reis nam ongeveer twee maanden in beslag. De sleepers werden door de Scheepswerf van Rupelmonde nagekeken en zeeklaar gemaakt, waarbij o.a. de radar van de PIPSY LETZER vervangen werd.

Op 15 januari verlieten de sleepers, nog steeds onder hun oude naam en vlag, de rede van Antwerpen. De reis, welke naar men verwachtte een drietal weken zou in beslag nemen, zou enkel onderbroken worden om te bunkeren en proviand in te nemen. Defect aan de radar van de konvooileider, de PIPSY LETZER, verplichtte de schepen twee supplementaire havens aan te lopen.

Na haltes in Boulogne, Brest en Gijon, voer het konvooi op 25 januari voorbij Gibraltar en werd de oversteek naar Italië aangevangen. Zonder verdere moeilijkheden bereikten de sleepers tenslotte hun nieuw werkterrein.

De drie afgevoerde sleepers maakten deel uit van een type van 12 identieke sleepers onder Belgische vlag, allen gebouwd door F. Schiehau uit Bremerhaven. Deze werf, gespecialiseerd in de bouw van sleepers, had een modelsleper ontworpen, waarvoor veel belangstelling bestond, vooral vanwege de Bugsier Reederei und Bergungs A.G. uit Hamburg.

In 1953 kocht de Unie voor Redding en Sleepdienst enkele sleepers van deze Duitse rederij en plaatste ook een opdracht bij F. Schiehau voor de bouw van identieke schepen. In 1945 van stapel gelopen als UNION 3 en UNION 1 werden de sleepers bij hun oplevering overgenomen door de Sleepdienst Letzer en omgedoopt in CATHERINE LETZER en PIPSY LETZER. De SABINE LETZER, door haar eigenaar rechtstreeks in Duitsland besteld, kwam in 1958 in de vaart.

Zoals de overige sleepers van deze klasse, bezaten de drie verkochte boten een Deutz dieselmotor van 850 pk. waardoor ze een trekkracht van 10 ton konden ontwikkelen. Ze opereerden meestal op de Schelde maar af en toe kon men ze ook schepen zien assisteren in Gent of Zeebrugge.

Terwijl de SABINE LETZER en de PIPSY LETZER hun oorspronkelijke vorm behielden, werd het stuurhuis van de CATHARINE LETZER drastisch omgebouwd, hetgeen haar een typisch onmiskenbaar uitzicht gaf.

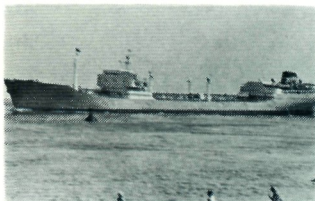
Op enige maanden tijd verkocht de Compagnie Maritime Belge twee van haar schepen. Op 30 november 1971. werd de LUALABA verkocht aan de Sea Union Limited of Monrovia, en als SEA UNION onder Griekse vlag in de vaart gebracht.

In tegenstelling met wat de naam laat vermoeden maakt de LUALABA geen deel uit van een serie schepen, bekend als LU-boats.

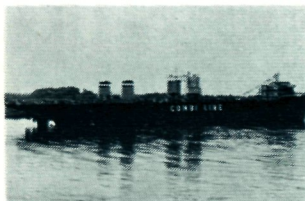
De LUALABA (8.223 Brt - 10812 TDW), een schip van het open/gesloten shelterdeck type, werd in 1950 als SAKURA gebouwd door de Higoshi Nippon Jukoguo, Yokohama. Voor rekening van de United Carriers Inc. uit Monrovia. Onder Liberiaanse vlag was het schip meestal bedrijvig in de vaart tussen Japan en de West-kust van de Verenigde Staten. In 1952 werd het schip aangekocht door de Compagnie Maritime Congolaise en herdoopt in LUALABA.

Tot in 1960 voer de LUALABA regelmatig vanuit Antwerpen naar West-Afrika, hetzij rechtstreeks, hetzij via de Verenigde Staten. Nadien werd het schip ingelegd in de dienst naar Noord-Amerika, later weer naar Oost-Afrika.

In 1967 werd het schip getransfereerd naar de Compagnie Maritime Belge, maar dit bracht geen wijziging in haar dienstschema. Op het einde van haar loopbaan echter werd het schip weer op de lijn naar Matadi ingelegd.



LULUA



REGINA D.



Bij aankomst in Antwerpen op 13 augustus werd het schip opgelegd tot het enige maanden nadien werd verkocht.

Het tweede schip dat van de hand gedaan werd is de LULUA (8.223 BRT - 10812 TDW). Na een jaar onttakeld gelegen te hebben in de Antwerpse haven werd de LULUA op 19 april jl. aangekocht door een Cyprische maatschappij. Een brand, uitgebroken op 24 januari vernielde de hele opbouw van het schip. Nadat de nodige herstellingen zullen uitgevoerd zijn, wordt het vaartuig als GOOD MARINER door de Pergamos Shipping Company in de trampvaart ingezet.

Als laatste van een serie van zeven schepen, gekend als LU-boats, liep op 24 mei 1956 bij John Cockerill N.V. te Hoboken, de LULUA van stapel.

De LULUA bezat de volgende hoofdafmetingen :

- lengte over alles : 147,- m.
- breedte : 18,7 m.
- diepgang : 8,9 m.
- bruto tonnage : 8223 BRT als gesloten shelterdeckship
6612 BRT als open shelterdeck-ship.

Buiten een zeer grote ruiminhoud, bezat het vaartuig eveneens tanks voor het transport van palmolie, alsook koelruimten. Bovendien was er ook accommodatie aan boord voor 12 passagiers. Een 6 cylinder B & W dieselmotor van 7500 pk. gaf het schip een snelheid van 16 knopen.

Gezien deze grote polyvalentie kon de LULUA, evenals zijn zusterschepen trouwens, makkelijk overschakelen op de verschillende diensten door de Compagnie Maritime Belge uitgebaat.

Buiten reizen naar Noord-Amerika en Afrika, heeft de LULUA ook verschillende malen Zuid-Amerika bezocht. De LULUA is daarenboven ook, voor zover kan nagegaan worden, het enige schip van de Compagnie Maritime Belge dat Australië aanliep.

Na de verkoop van de LULUA blijven er van de oorspronkelijke zeven schepen, slechts twee over in de vlootsterkte van de C.M.B., namelijk de LUSAMBO en de LUGUKA. Hiervan vaart slechts de LUSAMBO nog in regelmatige dienst naar Zuid-Amerika, terwijl de LUGUKA in huurdienst werd gegeven.

Sinds 23 april jl. ligt in de Antwerpse haven de Belgische tanker BOLGIOS op een koper te wachten.

BOLGIOS



ROYSTON GRANGE



De BOLGIOS (12857 BRT - 18410 DV) werd op 26 augustus van verleden jaar in Rotterdam onder Belgische vlag gebracht, in eigendom van de Belgian Tanker Transport Company uit Antwerpen. Deze rederij werd inmiddels op bekentenis failliet verklaard. Tijdens de korte carrière onder Belgische registratie heeft de BOLGIOS nooit zijn thuishaven bezocht. Een kort overzicht van zijn reizen maakt dat duidelijk:

vertrokken op :	van :	naar :	aankomst :
29.8.71	Rotterdam	Tenerife	3.9.1971
7.9.71	Tenerife	de Tees	13.9.1971
16.9.71	de Tees	Amsterdam	17.9.1971
In Amsterdam werden tot 12.12.1971 reparaties uitgevoerd.			
12.12.71	Amsterdam	Tuapse	?
?	Tuapse	Immingham	?
14.1.72	Immingham	Sarroch	21.1.1972
25.1.72	Sarroch	Alexandrië	29.1.1972
2.2.72	Alexandrië	Sarroch	9.2.1972
14.2.72	Sarroch	Tenerife	17.2.1972
19.2.72	Tenerife	Lissabon	22.2.1972
25.2.72	Lissabon	Augusta	?
?	Augusta	Hamburg	?
15.3.72	Hamburg	Amsterdam	7.3.1972
?	Amsterdam	Coruna	?
1.4.72	Coruna	London	4.4.1972
6.4.72	London	Gibraltar	?
? 4.72	Gibraltar	Dagenham (London)	?
?	Dagenham	Antwerpen	23.4.1972

Oorspronkelijk werd het schip besteld door Dr. Rudolf A. Oetker — de bekende pudding-fabrikant — bij de Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder (bouwnummer 668). Als RUDOLF OETKER werd het schip op 24 mei 1954 tewater gelaten, als tweede tanker in de vloot, slechts voorafgegaan door het zusterschip RICHARD KASELOWSKY.

Beide schepen waren, voor die periode, conventionele tankers zonder bijzondere kenmerken. De cargo werd geladen in 10 middentanks en 12 zijtanks, waarbij 4 pompen een totale capaciteit hadden van 1.600 m³ per uur.

In 1967 werd de RUDOLF OETKER verkocht aan de Panamese firma Cia. de Nav. Napier S.A. Deze bracht het schip als REGINA D. onder Griekse vlag. De REGINA D. was vooral bedrijvig in de trampvaart. Enige malen kwam ze daarbij ook in Antwerpen.

Tenslotte werd het schip in 1971 aangekocht door de Belgische rederij en herdoopt in BOLGIOS. Na de opheffing van de onderneming werd de BOLGIOS noodgedwongen opgelegd, in afwachting van de verkoop van de tanker.

Vermoedelijk 82 mensen verloren het leven bij een zware scheepsramp in de monding van de rio de la Plata. In de zeer nauwe Indio vaargeul, op ongeveer 40 mijl ten zuidwesten van Montevideo botsten in de vroege morgen van 11 mei bij dichte mist het Engelse vrachtschip ROYSTON GRANGE met de Liberiaanse tanker TIEN CHEE.

Onmiddellijk na de schok brak brand uit aan boord van de tanker. Ook de lading, bestaande uit 19.000 ton ruwolie vatte vuur. De wind dreef de drijvende vuurhaard in de richting van de ROYSTON GRANGE, zodat het vaartuig in een minimum van tijd omringeld was door het vuur. Al spoedig stond ook de ROYSTON GRANGE van voor- tot achterstevan in brand.

Tweeëndertig bemanningsleden van de tanker wisten het leven te redden door overboord te springen. Ze werden opgevisst door een boot van de Argentijnse kustwacht en in La Plata aan land gebracht. Voor de passagiers en de bemanning van de Engelse vrachtboot kwam alle hulp echter te laat. Gezien de intense hitte, alsmede de brandende olie rondom het schip, konden de ter hulp gesnelde vaartuigen onmogelijk het schip benaderen. Toen de redders zich, niettegenstaande er steeds brand woedde en de platen gloeiend heet stonden, tegen de middag aan boord begaven, vonden zij slechts verkoelde lijken.

Terwijl men zich bekommerde om de ROYSTON GRANGE, strandde de stuurloze TIEN CHEE in de slechts 160 meter brede vaargeul, en blokkeerde aldus alle verkeer van en



Foto R. KLEYN.

CORAL TRADER

naar Buenos Aires. Later werd het schip gelicht, waarbij de overgebleven lading werd overgepompt in de ENTRE RIOS. Het wrak van de uitgebrande ROYSTON GRANGE werd onderwijl door twee sleepers naar Montevideo gesleept. Zolang een onderzoek aan gang is aangaande de juiste oorzaak van de aanvaring zou het vaartuig in deze haven ter beschikking blijven.

De ROYSTON GRANGE (9035 BRT - 5.028 NRT) is een koelschip met beperkte passagiers-accomodatie. Het werd gebouwd door Hawthorn Leslie (S.B.) Ltd. uit Newcastle. Sinds de indienststelling in december 1959 voer het schip voor rekening van Houlder Bros. & Co. Ltd., een dochteronderneming van Furness, Withy & Co. Ltd., op een regelmatige lijndienst tussen Europa en de Plata-rivier. Af en toe bracht de ROYSTON GRANGE bevroren vlees naar Antwerpen en bij een dezer gelegenheden werd de hierbij gepubliceerde foto genomen.

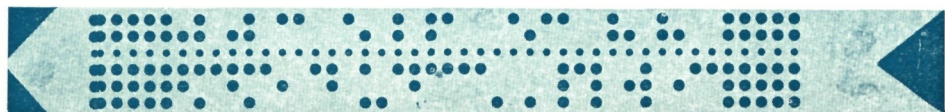
Op het ogenblik van de ramp was het schip op weg naar London, via Montevideo, Santos en Rotterdam met een lading bevroren vlees en algemene cargo.

De TIEN CHEE (12.595 BRT - 18750 DV) daarentegen bracht een volle lading ruwololie van Bahia Blanca naar de Argentijnse staatsraffinaderij in La Plata.

Als DANSBORG liep deze tanker in 1954 van stapel bij John Cockerill N.V. te Hoboken. Het was een van zes identieke tankers welke de werf in aanbouw had voor verschillende eigenaars. In maart 1955 werd de tanker afgeleverd aan de Deense eigenaar C. K. Hansen, en gedurende negen jaar bleef ze onder de huisvlag van deze Scandinafse reder.

In december 1964 werd het schip overgenomen door de Westwaters Shipping Inc. uit Monrovia. Als CORAL TRADER was het schip vooral bedrijvig in de trampvaart. In december 1969 werd het schip in Bordeaux aangekocht door de Power Tankers Inc. Ltd., eveneens uit Monrovia en omgedoopt in GOLDEN JUBILEE. Deze naam kon men slechts gedurende anderhalf jaar op de boeg van het schip lezen, want in het midden van 1971 besliste de firma het schip te herdopen in TIEN CHEE.

Hoewel geen van beide schepen zonk bij het ongeval is het weinig waarschijnlijk dat ze nog ooit in de vaart komen. De schade is dermate groot dat de schepen waarschijnlijk voor sloop worden verkocht.



telex mar mar

L'actualité qui au mois de mai a été centrée sur le voyage du Président Nixon à Moscou, a vu se parapher un accord, qui nous intéresse particulièrement. C'est un accord maritime par lequel Américains et Soviétiques vont se partager équitablement les tonnages. Voyons en résumé ce que peut contenir cet accord, où l'on trouve d'abord la question de la répartition du trafic. Il est dit notamment qu'une part substantielle de n'importe quel trafic entre les deux pays sera accordée à chacune des deux parties contractantes, à savoir 50 % pour les unités soviétiques et autant pour les unités battant pavillon américain. Cela signifie qu'un minimum équivalant à la moitié du tonnage sera transporté par des navires russes et américains selon le principe des parts égales. Les navires appartenant à des pays tiers seront admis à concurrencer pour ce qui reste du tonnage.

D'autre part, chacun des pays s'engage à ouvrir quarante ports aux navires du pays contractant, avec une procédure d'intention largement simplifiée. De plus, et pour la première fois, les Etats-Unis ont accepté de vendre du fuel pour le bunkering des navires soviétiques dans leurs ports. De même, les ports américains autoriseront les navires soviétiques partant de Cuba à charger des cargaisons.

Actuellement, les navires fréquentant les ports cubains doivent retourner à vide. Il reste que cet accord ne deviendra effectif que si le commerce entre les deux pays se développe considérablement.

* * *

Le plus grand gouvernail du monde, a été construit à Greenock, en Ecosse pour le BREMEN EXPRESS, lancé à Brême et premier d'une autre série de porte-containers construits pour Hapag Lloyd. Il sera connu dorénavant comme le Gouvernail HASTIE, du nom de son créateur. Le gouvernail, au total, pèse 150 t. Il est du type hydraulique, électrique à 4 pistons, équipé de 4 unités de pompage développant chacune 185 CV. Trois de ces unités, opérant conjointement, peuvent déplacer le gouvernail de 65° en 28 secondes. En fait, la taille du gouvernail s'explique parce qu'il a été conçu pour être manœuvré à un angle de 45° au lieu des 35° habituels. Cette disposition a été étudiée afin de faciliter les manœuvres à effectuer dans des chenaux de navigation étroits.

* * *

Ce qui nous permet de parler des voies de navigation difficiles et des solutions qu'on y apporte. Ainsi, en Hollande, le Conseil du Waterstaat s'est prononcé sur le tracé du futur canal de Baalhoek qui passera en deça des digues, donc en terre ferme, ceci pour préserver le «Verdrongen land van Saeftinge» et en ce qui concerne la coupure du coude de Bath, le choix est tombé sur le tracé nord, ce qui permettra également de préserver ce site naturel. L'avis du conseil a été transmis aux instances intéressées, et en particulier au département belge des Travaux publics. Cette décision fait suite à de nombreuses consultations de la population, qui avaient laissé apparaître de nombreuses opinions divergentes, selon qu'on était agriculteur, protecteur de la nature, ou industriel.

Le choix final semble heureux et il est sans doute aussi bon que celui qui avait été initialement prévu pour le plan Verschave, en tenant compte que les Hollandais voulaient sauver une centaine d'hectares de plus des terres immergées de Saeftinge. Bien sûr, le tracé nord se fait au détriment de la courbure, mais les travaux de dragage seront simplifiés. En outre, il réduit la distance du chenal vers Anvers de quelque 3 km et facilite le passage d'unités aux dimensions accrues. Cependant, la percée définitive ne pourra se faire qu'après la mise en service des stations belges d'épuration de l'eau de l'Escaut, que les Hollandais veulent de la meilleure qualité possible. Pour les observateurs mari-

G. Doyen

times, il semblerait que l'on pourrait déjà engager les travaux parallèlement à l'installation de ces unités d'épuration, de manière à gagner du temps. Il faudra que les dernières négociations belgo-hollandaises contournent cet ennuyeux point de détail si l'on veut voir la coupure du coude de Bath réalisée le plus tôt possible.

* * *

Du côté de la pêche, on rencontre aussi quelques difficultés, mais cette fois avec l'Islande. Il faut savoir en effet que 25 % de la quantité totale de poissons débarqués par les navires belges proviennent des eaux islandaises. Chaque semaine, on vend ainsi en moyenne près d'un quart de million de kg de poissons islandais à la minque d'Ostende. Les deux tiers de l'apport sont constitués par trois espèces de poissons, à savoir : les morues, les lieux noirs (que l'on appelle aussi, assez curieusement saumons blancs) et les rascasses de Norvège (sébastes ou dorades) en outre, on ramène encore des lingues, des églefins, des merlans, des sardines, des flétans et quelque autres variétés moins importantes.

Aussi l'intention de l'Islande d'étendre de 12 à 50 milles ses zones de pêche réservées menace-t-elle de faire disparaître la pêche belge dans les eaux islandaises. Pour le type de navires travaillant au large de l'Islande, il n'y a guère d'alternative pour la survie des 22 armements familiaux et artisanaux, pour les revenus des quelque 200 pêcheurs concernés directement, et, pour un grand nombre de secteurs secondaires qui en dépendent (le personnel de la Minque, les secteurs commerciaux et les secteurs d'équipement). Par conséquent, tout le ravitaillement en poisson de notre pays pourrait être ainsi touché, avec des incidences sur le niveau des prix, à la suite d'une pénurie de poisson ne pouvant être résorbée que par des importations accrues.

Lors de sa séance plénière du 4 mai 1972, le Conseil professionnel de la pêche a approuvé unanimement un avis relatif à l'extension des zones de pêche islandaises. En dehors de bon nombre de détails techniques, cet avis comprend un aperçu historique de la question des limites de pêche (eaux territoriales, zones de pêche exclusives, etc...) un relevé des suites éventuelles de l'extension à 50 milles des zones de pêche islandaises réservées, ainsi qu'une réfutation de quelques arguments que l'Islande invoque pour justifier l'extension unilatérale de ses eaux de pêche. L'avis du Conseil professionnel de la pêche recommande l'engagement, à court terme de négociations avec les autorités islandaises, afin de faire reconnaître les droits historiques de la Belgique dans les eaux islandaises et d'obtenir que la pêche puisse encore y être exercée après la date du 1er septembre, date de l'entrée en vigueur de la décision islandaise.

Cet avis du Conseil professionnel de la pêche a été transmis à notre ministère des Affaires étrangères, ainsi qu'aux ministres du Commerce extérieur, de l'Agriculture, des Affaires économiques et des Communications, tous départements intéressés au problème. Il faut dire que le gouvernement belge a, depuis quelque temps déjà, informé le gouvernement islandais de son point de vue, suivant lequel il ne pourrait reconnaître la validité juridique de cette décision unilatérale. Les autorités belges continuent, par le truchement de la Communauté Economique Européenne et, éventuellement, par la voie de négociations bilatérales directes, de faire les démarches nécessaires en vue de sauvegarder, pour l'avenir, les intérêts belges en question.

* * *

Une nouvelle réalisation à inscrire à l'actif des chantiers navals Cockerill Yards à Hoboken : le lancement du cargo porte-barge Lash «MUNCHEN» construit pour le compte de Hapag Lloyd, société qui compte 85 unités et est ainsi la première de R.F.A. et la 8ème à l'échelle mondiale. C'est dire l'importance que le pavillon ouest-allemand revêt pour le port d'Anvers. Le navire, lui, le second du type, après le BILDERDIJK, a une longueur hors tout de 261 m, une largeur de 32 m. un tirant d'eau de 11 m 25 et une jauge brute de 36.800 tonnes. Il a coûté 700 millions de f.b. et chacune des 83 allèges est revenue à 2 millions. Il peut filer 18 nœuds avec 49 barges en cales et 34 en pontée.

* * *

En Angleterre, la Port of London Authority a reçu un accord de principe pour la construction d'un nouveau port pétrolier en eau profonde à l'embouchure de la Tamise, aux Maplin Sands. Aussi a-t-elle décidé d'entamer immédiatement la première phase des travaux et déjà la vente des terrains aux compagnies pétrolières a commencé. Une première phase de travaux comprendra le dragage d'un chenal d'accès pour des pétroliers

ayant un tirant d'eau de 65 pieds, ce qui correspond approximativement à un port en lourd de 250.000 T., la construction d'un terminal et d'oléoducs. Cette première phase débutera l'an prochain.

Quant au financement du terminal, dont la construction entraînera une dépense de 25 millions de livres sterling, il pourra être assuré par un consortium de compagnies pétrolières dont les noms n'ont pas été révélés.

Le directeur du projet Maplin, a précisé, au cours d'une conférence de presse que la profondeur du chenal d'accès pourrait être portée à 85-90 pieds, ce qui permettrait l'arrivée d'unités de 500.000 t. dw. à pleine charge. Il a été également question d'un accueil probable d'unités d'un million de t.d.w. Les VLCC, selon les recherches hydrographiques de la PLA, pourront franchir la Manche en toute sécurité en suivant un chenal bien déterminé.

* * *

Un habitant de Schoten, âgé de 42 ans et père de six enfants va être le premier Belge à participer à la traversée de l'Atlantique, la Transat, en solitaire, suivant en cela l'exemple de Chichester et de Tabarly. Il s'agit d'Oscar Debra qui va tenter la grande aventure à bord d'un ketch norvégien long de 14,16 m, pesant 16 tonnes sous 300 m2 de toile. Ce ketch s'appelle «OLVA» et rien que ce nom est une anecdote en soi. En effet, Oscar Debra se trouva pris un jour dans une terrible tempête, en Méditerranée. Il promit alors que s'il arrivait sain et sauf à Nice, il baptiserait son yacht OLVA, autrement dit Onze Lieve Vrouw van Antwerpen. Il parvint à gagner Nice sain et sauf et tint sa promesse. Rappelons que la Transat se dispute tous les quatre ans, depuis 1960, entre Plymouth et Newport. C'est, vous vous en doutez, une course très dure, les participants ne pouvant recevoir aucune aide de l'extérieur, ne pouvant compter que sur leur valeur physique et la valeur technique de leur matériel. Ce qui peut donner lieu à des performances étonnantes. Souvenez-vous que Chichester avait mis plus de 40 jours à la première Transat, et que 4 ans plus tard, Tabarly abaissait le temps à près de 26 jours.

En fait, l'important ici est le choix de la route suivie par le participant, et celle choisie par Oscar Debra sera orthodromique, c'est-à-dire celle du grand cercle, Plymouth, New Foundland et ensuite navigation côtière jusqu'à Newport. Il aura cependant des adversaires redoutables (il y a 43 participants) notamment le Français Jean-Yves Terlain, avec un schooner de 40 m. devant lequel le ketch de Debra fera figure de canot. Mais comme le disait Goethe : «Travaille et ne désespère pas...» Nous lui souhaitons les vents les plus favorables.

* * *

La dépression dont fait preuve le marché des frets pétroliers provoque de bien curieuses choses dans le marché des navires d'occasion. En effet, on peut s'attendre que dans le courant des prochaines semaines, des unités nouvellement construites soient introduites sur le marché de navires. Déjà : le THELMA, de 41,022 tx.b. construit en 1956 a été repris par un armement bulgare pour 9,5 millions de dollars et le VALENTINIAN de 50.758 tx.b. construit en 1965, a été acquis par des intérêts grecs de New York pour 10 millions de dollars environ.

Signalons en passant qu'en Belgique, dans l'évolution de notre flotte marchande, on assiste à une très légère régression de la jauge brute pour le premier trimestre de 1972. Rappelons que le WILLY HUBER de Plouvier a été vendu à un armement de Chypre, que le HILLKA est passé de chez Ahlers à Belgian Baltic Lines.

Par contre, on attend de BOEL-Tamise la fourniture à Ahlers du E.R. LIMBURGIA et du E.R. WALLONIA, de 30.000 t.d.w. chacun. Tamise doit encore livrer un bulkcarrier de 67.000 t.d.w. à la CMB, quatre tankers de distribution d'un port en lourd unitaire de 30.500 t. Belgian Bulk Transport, tandis que COCKERILL-Hoboken, fournira un cargo mixte de 15.800 t.d.w. à la CMB et un cargo de ligne de 16.500 t.d.w. au même armement.

* * *

En U.R.S.S., on se préoccupe d'un problème un peu particulier en construction navale : vous savez ce que c'est qu'un maquereau. Ou du moins vous croyez le savoir ! En Russe, cela se dit «MAKREL», et c'est la dernière invention des chercheurs soviétiques travaillant au perfectionnement des moyens de pêche en haute mer. Il s'agit (c'est du moins ce que dit l'agence Tass), d'une «aquamobile à deux places» exposée à l'Institut de Pisciculture à Moscou. Ce véhicule est destiné à la recherche et à la localisation de l'emplacement

des bancs de poissons, des agglomération d'algues, de la présence des crabes et des mollusques en haute mer. Cette automobile sous-marine, comme l'a qualifiée le correspondant de l'agence Tass, doit permettre d'explorer les ressources de la mer jusqu'à une profondeur de 40 m. Le poids du «Makrel» ne dépassant pas une tonne, il peut être transporté à bord d'un chalutier moyen. Des réservoirs à air, un habitacle aux parois transparentes, où se trouve un panneau de commande, un moteur électrique à l'arrière du véhicule, constituent son équipement. Le «Makrel» pour plonger et pour remonter à la surface se manie exactement comme un sous-marin, par remplissage des ballasts ou vice-versa.

* * *

Un projet d'accord de coopération dans la lutte contre la pollution des eaux dans la Méditerranée par les hydrocarbures a été mis au point au cours d'une conférence réunie spécialement à ce sujet à Paris. Le chef de la délégation française, annonçant l'élaboration du projet, a indiqué que les Etats qui l'avaliseront prennent engagement d'obliger leurs Capitaines à signaler tout accident ou toute nappe d'hydrocarbure. Ces Etats devront se prêter leur concours mutuel pour lutter contre la pollution. Une assistance technique pourra être fournie à l'Etat qui en ferait la demande.

Le bassin occidental de la Méditerranée est divisé en huit zones de responsabilités, allant de la frontière égypto-lybienne jusqu'au détroit de Gibraltar. La responsabilité de ces zones est assurée par les Etats riverains les plus proches et les plus directement intéressés.

Le projet prévoit en outre une obligation d'information mutuelle en cas d'accident ou de menace de pollution.

* * *

Permettez-nous aussi de vous présenter l'«ALCOA SEAPROBE» que certains d'entre vous rencontreront prochainement en Méditerranée. Ce bateau d'un genre nouveau prospectera la «Grande Bleue» à la recherche d'épaves en eau profonde. Jusqu'ici, on ne pouvait raisonnablement penser que l'on pouvait récupérer des épaves à plus de 200 m. de profondeur. Maintenant, l'«Alcoa Seaprobe», qui est équipé d'installations de repérage et de caméras sous-marines, pourra récupérer de petites épaves à une profondeur maximale de 6.000 m. La propulsion de l'«Alcoa Seaprobe» (qui constitue aussi le plus grand bateau en aluminium du monde, puisqu'il mesure 75 m. de long et qu'il a fallu 5.464 tonnes d'aluminium pour le construire) la propulsion disions-nous, est entièrement électrique. Tous les objets étrangers de plus de 1 m. de long seront détectés depuis quelques dizaines de mètres de haut grâce à un système de tubes qui portera un Sonar pivotant. Si l'appareil fait apparaître sur l'écran un objet intéressant, on augmente la portée des tubes, on allume des projecteurs et on déclenche les caméras étanches qui se mettent à «contrôler» l'objet. Le dispositif de récupération est constitué de deux pinces munies de nombreuses mâchoires. La grue d'aluminium qui domine ce que l'on pourrait appeler le «puits de mine» peut soulever des morceaux d'épaves d'une longueur allant jusqu'à 20 m. et d'un poids de 200 tonnes.

Les responsables de cette expérience ont de sérieuses raisons de croire qu'ils trouveront (à quelques centaines de mètres de profondeur) des épaves bien conservées de bateaux de bois datant de l'Antiquité et du Moyen-Age. Vous savez que le bois qui, en eaux peu profondes, est rapidement attaqué par le tarets, se conserve cependant assez bien dans les grandes profondeurs. Il faut se rappeler que l'on a découvert au large des côtes de Floride, à 400 m. de profondeur, l'épave intacte d'un navire datant d'il y a 300 ans, et que des expériences de la marine américaine ont montré que le bois se conservait encore parfaitement à 2000 m. de profondeur. Il y a donc de fortes chances pour que la Méditerranée, l'une des voies maritimes les plus fréquentées de l'Antiquité, recèle encore de nombreuses épaves. On estime que 1/5ème des quelque 150.000 bateaux marchands construits dans la région méditerranéenne dans l'Antiquité ont été perdus. A cela viennent s'ajouter 5.000 bâtiments de guerre. Comme les marchands ne suivaient que certaines routes bien déterminées, la concentration d'épaves devrait être plus élevée précisément là où les routes suivaient les plus grandes profondeurs. Outre les épaves, on s'attend aussi à découvrir des objets utilitaires et des restes de cargaisons de bateaux qui transportaient des œuvres d'art, telles que des statues de marbre et de bronze. Trouvera-t-on un jour une Pompéi immergée ? Un autre Atlantide ? Qui sait ?

maritiem panorama

Deze derde bijdrage tot ons maritiem panorama 1972 handelt over de invoering van het roll on / roll off-systeem in de Oostendse haven.

De toestand in de Oostendse haven.

Oostende gaat er prat op tegelijk vissers-, jacht-, Zeemacht-, passagiers- en handels-haven te zijn. Nochtans heeft de Ensorstad tot nu toe weinig reden tot juichen.

De noodzakelijke uitbreiding van de vissers-haven, sinds 1967 voorzien in het moderniseringsplan, wacht nog altijd op uitvoering. De bouw van een tweede visserijdok werd immers onlangs sine die uitgesteld. Bovendien betekent de geplande uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren een ernstig gevaar voor het Oostendse visserijbedrijf. Ook de jachthaven heeft een nijpend tekort aan meerposten en het zal nog een drietal jaren duren vooraleer de doorsteek naar het Mercatordok volledig afgewerkt wordt. In-tussen verkiezen steeds meer jachten de nieuwe aanlegkaaien van Nieuwpoort, dat weldra tot de grootste jachthaven van West-Europa zal uitgroeien.

In de passagiershaven heeft de trafiek sterk te kampen met de steeds toenemende concurrentie van de Zeebrugse overzetdiensten. Ook de hovercraftlijnen tussen Calais en de Britse zuidkust hebben een nadelige weerslag op het expansieritme van het Oostendse passagiers- en voertuigenverkeer. Voor enkele jaren werden onderhandelingen gevoerd met de British Rails voor het inleggen van glijbootdiensten vanuit Oostende. Eigenaardig genoeg verklaarde onlangs onze minister van Verkeerswezen dat het invoeren van deze trafiek geenszins verantwoord was.

De toestand in de handelshaven is in werkelijkheid niet zo rooskleurig als de havenautoriteiten het ons sinds jaren voorstellen. Reeds lang kent de zeetrafiek er een duidelijke stagnatie en vorig jaar viel zelfs een gevoelige regressie te noteren. De stadshaven degradeerde zelfs tot de kleinste handelshaven van het land toen Brussel-Zeehaven met veel minder zeeschepen 4 % meer zeegoederentrafiek boekte dan Oostende. Oorzaak hiervan was vooral het ont-

breken van de nodige superstructuur voor het behandelen van eenheidsladingen.

Het duurde tot medio 1972 vooraleer men begreep dat de techniek van de eenheidsladingen de expansie van de goederentrafiek zowel in de passagiers- als in de handelshaven kon bevorderen. Deze gelukkige innovatie, die ongetwijfeld een kentering kan betekenen in het Oostendse havenverkeer, zullen wij in onderstaande hoofdstukken nader belichten.

De stagnatie van het zeegoederenverkeer.

Het Oostendse zeegoederenverkeer geschiedt praktisch uitsluitend in de handelshaven, ook stadshaven genaamd, bestaande uit de twee dokken gelegen achter de Demeyssluys. Ter illustratie: in 1971 werd er 761.088 ton zeegoederen verhandeld tegenover slechts 12.963 ton in de passagiershaven.

Het is een feit dat de stadshaven hoe langer hoe minder specifieke zeetrafieken aantrekt. In 1971 was immers 66 % van de totale aanvoer samengesteld uit stookolie en grint, twee trafieken die respectievelijk voor 1956 en 1968 haast uitsluitend per binnenschip geschiedden. Wat de afvoer betreft, stellen we vast dat de stukgoedtrafiek sinds 1966 sterk vermindert: amper 6.000 ton in 1971, tegenover ca. 20.000 ton in '70 en 55.000 ton in '66.

De stagnatie van het zeegoederenverkeer in de stadshaven blijkt overduidelijk uit een beknopte vergelijking tussen de jaarcijfers van 1955 en die van 1970. In 1955, toen de aanvoer van stookolie en grint nog via het waterwegennet gebeurde, bedroeg de zeetrafiek 233.509 ton. Vijftien jaar later was deze gestegen tot 815.894 ton, dank zij 337.971 ton stookolie en 138.665 ton grint, nu over zee aangevoerd vanuit eigen binnenhavens. Houdt men nu geen rekening met deze typische binnenwaterentrafieken, dan bedraagt het specifieke zeegoederenverkeer slechts 339.258 ton voor 1970. Dit betekent een trafiektoename van 45 % in 15 jaar of een gemiddelde jaarlijkse expansiecoëfficiënt van 3 %.

Het jaar 1971 was bijzonder ongunstig in alle opzichten. Het aantal binnengelopen koopvaardij-schepen lag bijna 1/3 lager dan

h. rogie



in '70 en hun globale tonnenmaat ging met 20 % achteruit. De afvoer kende een spectaculaire daling van 34 %, in hoofdzaak te wijten aan het verdwijnen van de Cockerill Line medio 1970. Deze rederij, die het grootste gedeelte van het stukgoederenverkeer verzekerde, werkte immers niet meer renderend daar ze zich niet aangepast had aan de moderne vervoertechnieken inzake stukgoederen. Zeebrugge, dat vrij spoedig het belang van de eenheidsladingen had ingezien, startte in 1968 met zijn container- en RO/RO-trafiek en trad meteen op als een gevaarlijke concurrent van de Oostendse stadshaven, stukgoedhaven bij uitstek qua ladingen.

Het bleek duidelijk dat het invoeren van « unit load »-systemen een oplossing betekende om tegelijk het stukgoedverkeer weer op gang te krijgen, de continuïteit in het goederenverkeer te verzekeren en meer specifieke zeetrafieken aan te trekken.

Eerste experiment met eenheidsladingen.

het eerste roll on/roll off-vaartuig dat ooit de stadshaven aandeed was de « Ostend Express », die op 15 mei laatstleden in het houthok kwam meren. Hiermee was dan ook de eerste vrachtferry-trafiek te Oostende ingehuldigd. Een eerste experiment met eenheidsladingen dat kansen tot slagen biedt zo de vrachtdienst op rationele wijze wordt uitgebaat en het zeetraject ingeschakeld wordt in een geïntegreerd transportketen. Het initiatief kwam van de zeevaartmaatschappij Dens Ocean, hierin aangemoedigd door de Oostendse havenautoriteiten. Aldus werd met een regelmatige lijndienst voor ferrygoederen tussen Oostende en Sheerness gestart, uitgebaat door de « Ostend-Sheerness Freight Ferries N.V. ». Een dagelijkse afvaart uit beide havens wordt verzekerd door de « Ostend Express », die het zeetraject in circa 6 uur aflegt. Zo het experiment de verwachte resultaten oplevert, en dit schijnt wel het geval te zijn tot nu toe, zal de trafiek opgedreven worden tot twee afvaarten per dag.

Omwille van zijn gunstige geografische ligging is Sheerness bijzonder goed gekozen om als aanleghaven te fungeren voor deze eerste vrachtferry-lijn. Gelegen in het estuarium van de Theems, op slechts 52 km van Londen, is Sheerness de dichtst bij de hoofdstad gelegen ferryhaven. Het is aangesloten op het spoorwegnet en biedt vlotte verbindingen met de snelwegen naar alle grote centra van Engeland. Zo is het voor een vrachtvervoerder mogelijk, via de A-

weg M2/A2, zijn goederen vanuit Sheerness in Londen en omgeving af te leveren in minder dan twee uur.

De « Ostend Express » is een RO/RO-schip van ca. 1.500 ton uitgerust met twee trailerdekken. Twee hekpoorten maken het mogelijk beide dekken tegelijk te bedienen zodat de laad- en losoperaties in een minimum van tijd kunnen geschieden. Het schip is ingericht voor het vervoer van alle rollend materiaal zoals trailers, containers op chassis, vrachtwagens, caravans, auto's en landbouwmachines. De capaciteit bedraagt 42 trailers van 13 meter lengte en 36 wagens op een speciaal autodek. Het laden en lossen geschiedt met tractors terwijl containers niet op chassis op slavetrawlers geplaatst worden.

In afwachting dat de nieuwe RO/RO-terminal in de voorhaven klaarkomt, moet het schip in het houthok meren aan de bestaande aanlegsteiger, die bijzonder slecht gelegen is. Bovendien moet het vaartuig telkens versast worden, wat zijn rotatiesnelheid zeker niet bevordert. Een voordeel is evenwel de nabijheid van de E5 en het spoorwegnet naar een uitgebreid hinterland, alsook een aanpalende opslagplaats van 15.000 m².

Het is nog te vroeg om te oordelen in hoever deze RO/RO-trafiek zal bijdragen tot de expansie van het zeegoederenverkeer in de handelshaven. De techniek van de eenheidsladingen is weliswaar de enige renderende formule voor het maritiem transport van stukgoederen, zelfs op korte afstanden. Maar daarvoor moet een haven over de adequate infrastructuur beschikken en daarom past het ook deze nieuwe vrachtferry-dienst zo vlug mogelijk moderne terminals ter beschikking te stellen, in vlotte verbinding met de zee en beschikkend over de gepaste infrastructuur. Slechts onder deze voorwaarden en rekening houdend met het feit dat de RO/RO-techniek als onderdeel van een geïntegreerd transportsysteem moet beschouwd worden, kan deze vrachtferry-trafiek succes boeken en zich verder ontwikkelen om alzo bij te dragen tot de heropleving van de Oostendse handelshaven.

Vrachtferry-dienst in de passagiershaven.

Onze staatsvloot bestaande uit 6 pakketboten en 5 car-ferries, beschikt over de meerklaaien van de voorhaven tot aan de Zeemachtbasis. Dit gebied vormt de passagiershaven, meestal staatshaven genaamd. De car-ferries beschikken er over twee ter-

minals sinds juni 1971. De bouw van een derde landingsbrug, geraamd op 100 miljoen B.F., is in het uitbreidingsplan voorzien.

Deze staatschepen, beheerd door de Regie voor Maritiem Transport, werden ontworpen uitsluitend voor het vervoer van passagiers, wagens en autocars op de lijnen naar Dover en Harwich. Af en toe worden wel kleine hoeveelheden vrachtgoederen vervoerd in ouderwetse laadkisten, geladen op het kleine achterdek. Dit geïmproviseerd en primitief vrachtvervoer is steeds van zeer bescheiden omvang geweest. Zo bv. bedroeg het 12.963 ton goederen in 1971, hetzij ongeveer 1,5 % van de stadshaventrafiek.

Jaren geleden hadden realistische haven-specialisten, echter geen ambtenaren van Verkeerswezen, het idee vooropgesteld car-ferrys te ontwerpen tevens geschikt voor het vervoer van zware vrachtwagens en trailers. Het was echter Zeebrugge dat hiermee van wal stak en vrij spoedig met deze trafiek belangrijke cijfers ging boeken. Zo verzekerden de carferry-schepen van de Townsend-lijn en aan- en afvoer van respectievelijk 286.685 en 359.268 tongoederen in 1971. Dit laatste cijfer vertegenwoordigde niet minder dan 27 % van de totale goederenafvoer over zee! Zeebrugge was dank zij het gecombineerd vervoer van passagiers, voertuigen en ferry-goederen tot de voornaamste ferryhaven van het land uitgegroeid.

Het duurde tot in het voorjaar 1972 vooraleer de R.M.T., in pool met de Sealink Car Ferries — dit zijn de ferryboten van de British Rails —, er toe besloot deze gecombineerde transporttechniek op een nieuwe lijn naar Folkstone toe te passen. Twee Britse ferry-schepen van een nieuw type, einde april te Brest gedoopt onder de naam «Horsa» en «Hengist», zullen vanaf deze zomer de nieuwe trafiek verzekeren. Het is voorzien dat de «Hengist» vanaf 1 juli voor een dagelijkse overvaart zal instaan, terwijl de tweede eenheid pas half augustus in dienst moet komen.

De twee zusterschepen, ieder van ca. 5.000 ton, zijn van het «drive on/drive off»-type en derhalve uitgerust met hek- en boegpoort. Ze werden ontworpen voor het gelijktijdig transport van 1.400 passagiers en 210 personenwagens, of 80 auto's en 38 zware vrachtwagens van 30 voet lengte. Trailers en containers tot 30' op chassis kunnen ook ingescheept worden. Op 9 juni laatstleden, in aanwezigheid van talrijke prominenten uit de Oostendse maritieme middens, voer de «Hengist» de passagiershaven van Oostende binnen, echter als proefreis bedoeld en zonder vrachtaanvoer.

De R.M.T. zal bovendien ook eigen ferryboten van hetzelfde type op haar lijnen naar de Britse havens inzetten. Twee eenheden van ca. 4.000 ton, waarvan één reeds op stapel, werden bij Boelwerf Temse besteld. Hun afmetingen: 118 m X 20 m X 14 voet. Hun capaciteit: 1.300 passagiers en 200 auto's, of 124 auto's en 14 grote vrachtwagens. De eerste eenheid komt medio 1973 in de vaart, de andere het jaar nadien. De twee ferryboten van de Sealink Car Ferries zullen in 1972 voor ongeveer 300 bijkomende overvaarten zorgen voor de Oostendse staatshaven. Met de twee nieuwe eenheden van de R.M.T. hoopt men in 1974 nog circa 400 diensten meer te kunnen boeken. Dit betekent niet alleen een belangrijke aanwinst voor het Oostendse passagiers- en voertuigenverkeer, maar ook en vooral de zo lang verwachte invoering van vrachtferry-diensten in de staatshaven.

Op voorwaarde dat spoedig een einde komt aan het geschil dat reeds is ontstaan tussen stads- en staatshaven door het gelijktijdig invoeren van deze vrachtferry-diensten in beide havengebieden, kunnen deze nieuwe trafieken ongetwijfeld een bloeiperiode voor de Oostendse haven inluiden, gelet op de grootste moderniseringswerken thans in uitvoering of ontworpen en de toetreding van de Britten tot de E.E.G.

Well done Oostende, and good luck!

henri rogie
20-06-72.



chronique de la voile



kroniek van de zeilsport

Par suite d'un incident technique, la fin de l'article sur le « Phantom » dans la « Chronique de la voile » du N° 2 de Neptunus 1972, n'a pas été publiée. nous vous représentons l'article complet dans ce numéro avec toutes nos excuses.

p. benoidt

PHANTOM, FLEURON DU YACHTING BELGE.

PHANTOM évoque un beau voilier de chez nous, connu et redouté en régates. Cette année, un tout nouveau PHANTOM a fait son apparition en BELGIQUE ; ce magnifique voilier, digne héritier de son prédécesseur nous est très obligeamment présenté par son propriétaire, Mr. A. MOORKENS, sympathique industriel anversois, bien connu dans le monde automobile.

Les plans de ce bateau ont été réalisés par la société SPARKMAN & STEPHENS de NEW-YORK (sait-on que nos dragueurs côtiers ont été dessinés par la même société ?) et la construction a été confiée à un des chantiers les plus modernes du monde : NAUTOR en FINLANDE.

PHANTOM : 13 tonnes de polyester et de plomb, près de 15 m de long, un mât en aluminium spécial de 17 m, un pont en teck complètement dégagé et 120 m² de voiles en dacron tirant le tout allègrement à 8 nœuds. A bord, 8 équipiers au travail, un travail silencieux tour à tour de puissance, de précision, d'adresse et d'intelligence : pour cela, des « Winches », et des appareils électroniques judicieusement disposés.

Sous le pont nous avons tout ce qu'il faut pour vivre confortablement : 2 cabines pour le repos avec chacune un cabinet de toilette complètement équipé (eau chaude et froide sous pression), un salon, une cambuse avec four et tout, ainsi qu'une véritable chambre de veille avec énorme table à cartes desservie par une « batterie » d'appareils électroniques comme : écho-sondeur, speedomètre, loch, anémomètre, indicateur de près, « computer » qui donne directement le cap pour le meilleur rendement lorsqu'on cherche à atteindre une marque au vent, radiogoniomètre et un radio-téléphone HF SAILOR. L'intérieur est entièrement décoré de bois de teck.

Sur le pont tout a été conçu pour être simple, efficace, durable et résistant à la corrosion. Nous avons déjà cité le mât en aluminium et le pont en teck, le grément est en acier inoxydable et les bonnes vieilles épissures d'antan ont fait place à des sertissages également en « inox ». Quant aux capelages de nos ancêtres ils sont remplacés par des terminaux en forme de douilles s'encastrant directement dans le mât.

Le coton d'Egypte... connais pas ! Ici dacron « US » et nylon composent la garde-robe de PHANTOM signée du grand faiseur BRUCE BANK. Les voiles ont été coupées sur des données calculées par computer ; elles sont au nombre de 16 parmi lesquelles il faut citer un choix de 6 génois et 5 spinnakers. Combien cela représente-t-il de m2 ? Probablement plus de 1.200 !

PHANTOM est équipé de 2 drailles de foc, c'est donc un « cotre » et un retour à une ancienne tradition. 2 des spinakers sont taillés en étoile ; cette coupe, révélée à la COWES WEEK 1971 permet de remonter à environ 45° du vent apparent. Mais il ne suffit pas d'avoir un beau bateau pour gagner des régates, il faut encore trouver les hommes pour le faire marcher et là encore, ALBERT MOORKENS a eu la main heureuse ; qu'il nous suffise de citer GORDON COOPER, navigateur de yacht et tacticien consommé, MARCEL VAN KEIRSBILCK, spécialiste en réglage de voiles et «TCHOEPIE» PAPYON, équipier de choc et spécialiste des empannages sous spi pour prouver que l'entraînement des équipiers sera bien dirigé et qu'avec ses trois équipes, PHANTOM sera toujours bien mené.

En course l'équipage comprendra 8 à 10 personnes dont le skipper et le navigateur hors quart et 3 ou 4 hommes par quart fournissant également le cuisinier.

PHANTOM sera « rôdé » en 1972 afin d'être prêt pour la saison 1973, saison très importante puisqu'elle sera couronnée par les épreuves de l'ADMIRAL'S CUP.

Cette année donc, 20 régates à disputer pour PHANTOM, au programme : la MER DU NORD, la MANCHE et l'ATLANTIQUE jusque LEQUEITO.

Depuis avril, PHANTOM a commencé à tracer son long sillage...

Nous espérons bien le rencontrer un jour prochain en mer et pouvoir lui envoyer « UW » (je vous souhaite bon voyage...)

* * *

Notre rédacteur en chef m'ayant promis la sortie du numéro 3 de NEPTUNUS pour le 15 juillet il me semble tout indiqué de consacrer cette rubrique aux sports nautiques pendant les vacances.

La plaisance se pratique toute l'année. Chez nous, même au cœur de l'hiver, des plaisanciers qui n'ont pas froid aux yeux, appareillent pour de petites virées au large. Parfois, ces valeureux navigateurs se voient gratifiés de chutes de neige qui transforment leurs yachts en icebergs.

Dès le printemps, la plaisance envahit nos ports et nos côtes. Il suffit pour s'en convaincre d'aller jeter un coup d'œil à NIEUPORT par exemple... c'est à se demander comment il est encore possible de se frayer un chemin parmi les centaines d'embarcations de tous genres qui croisent dans le chenal ! Cette activité voit son apogée en juillet - août lors de la période des vacances. Des milliers de bateaux de plaisance se mettent alors à sillonner les mers et les plans d'eau.

Beaucoup croient encore que le yachting est réservé aux classes « aisées » la réponse est... peut-être OUI dans une certaine mesure, MAIS, il est possible avec un budget très limité de participer à toutes sortes d'activités nautiques.

Oui, il y a de beaux voiliers grands et coûteux qui vont partir en croisière cet été. Parmi eux il y en a un certain nombre qui recherchent des équipiers. Les candidats valables et sérieux sont rares et ceux qui sont dans ce cas peuvent effectuer des croisières de « Rêve » à peu de frais. De chez nous, ces belles unités partent vers la mer BALTIQUE, l'IRLANDE, les côtes françaises et anglaises ainsi que l'ESPAGNE, voire la MEDITERRANEE... sorte de mirage vers lequel convergent des centaines de yachts grands et petits.

D'autres navigateurs embarquent comme hôtes payants il leur en coûtera de 2.000 à 3.000 frs par semaine suivant l'époque ou la classe du bateau choisi.

Pour le prix de location d'une villa il est également possible de louer un yacht et de partager les frais avec des amis.

Il ne faut pas toujours un voilier de 15 m et de quelques millions pour s'amuser et aller loin ; les petits croiseurs côtiers procurent bien des joies à leurs propriétaires. Pour 200.000 frs vous pouvez posséder le bateau de vos rêves et aller aussi loin que les grands frères ! Ne voit-on pas chaque année des FOLKBOATS, HORIZONS et autres yachts de petite taille battant pavillon belge et croisant loin de leur port d'attache ? Les uns avançant le long des côtes par sauts de puces de 50 ou 100 milles et atteignent les îles SCILLIES, la BRETAGNE, d'autres, plus radicaux transportent leur bateau sur remorque, par camion ou chemin de fer et se prélassent en YUGOSLAVIE, aux BALEARES ou à la COTE D'AZUR.

Bien entendu, les agences spécialisées louent des croiseurs côtiers un peu partout en EUROPE.

Pour les néophytes, les écoles de voile offrent un éventail de possibilités très large pour des budgets toujours raisonnables. Un nom vient immédiatement à l'esprit : le CENTRE NAUTIQUE DES GLENANS, première «Ecole» du genre dont la réputation est devenue internationale. Ce centre dispose actuellement de nombreuses bases en FRANCE et à l'étranger et gère une flotte qui doit atteindre la centaine d'unités. On peut tout apprendre aux GLENANS (Nom de l'archipel au large de BENOET qui abrite les principales bases du CNG) depuis l'initiation sur dériveurs jusqu'à la navigation hauturière en passant par la croisière côtière. En BELGIQUE, le BLOSO/ADEPS forme chaque année des centaines de jeunes et moins jeunes à l'école du dériveur dans ses centres nautiques et principalement à NIEUPORT.

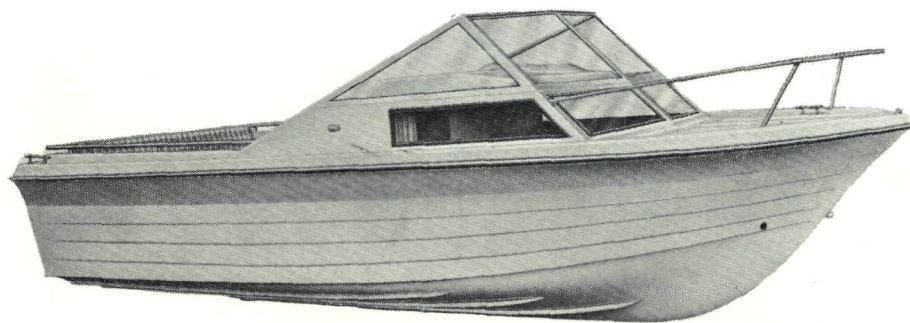
Les activités nautiques de vacances nous réservent encore bien des joies ; ainsi avons nous rencontré dernièrement des «ROBINSON» modernes bivouaquant dans une minuscule tente sur les plages et dans les criques désertes de la CORSE. Ces heureux vacanciers utilisaient un ZODIAC (canot pneumatique) et naviguaient au « cabotage » le long des côtes ensoleillées de l'île de BEAUTE. N'est-ce pas là le meilleur moyen de voir des côtes « à l'endroit » ? Pour les moins expérimentés il existe des croisières organisées groupant quelques embarcations. Encore une fois, ce style de vacances n'est pas très coûteux.

Quelle que soit l'époque de l'année, les « Fanas » de a régate ne désarment pas. Vous en verrez beaucoup sur les routes de vacances remorquant leur VAURIEN, leur 470 voire leur SOLING pour aller disputer des régates à BANDOL, à KIEL ou à PALAMOS. Les dériveurs représentent le meilleur type de voilier pour aller se mesurer à armes égales



Voilier de croisière côtière (7,80 m).

avec des adeptes du monde entier. Bon nombre de ces bateaux sont reconnus internationalement et construits de façon strictement identique dans de nombreux pays. Ceci permet à un 420 belge par exemple (environ 40.000 frs) de se mesurer à un 420 suisse ou canadien avec les mêmes chances de succès. Pour les enfants, un bateau « joujou », l'OPTIMIST (environ 10.000 frs) révèle bien des champions en herbe et le spectacle de régates dans cette série est parfois plus intéressant à terre où les parents ne se comportent plus comme des adultes, que sur le plan d'eau où les enfants adoptent des tactiques dignes de nos as.



Un « CABIN CRUISER » de construction belge le « MANDELIEU 20 » (Internautic).

Restons dans le domaine de la régate et penchons-nous un instant sur les activités des bateaux de mer habitables qui courent en handicap. Actuellement tous les yachts reçoivent un coefficient ou handicap calculé selon la formule I O R ou «INTERNATIONAL OFFSHORE RACING» ce qui permet aux bateaux jaugés de la sorte de participer à des régates partout dans le monde. En Europe, ce sont les anglais qui organisent les manifestations de ce genre les plus prestigieuses. Qui ne connaît les COWES WEEK, BURNHAM WEEK ou FASTNET RACE ? Ailleurs, des courses côtières organisées localement offrent un choix illimité pour ceux qui désirent courir et régater.

En BELGIQUE, chaque week-end en période de vacances voit se disputer des régates en Mer du NORD.

Cette discipline fait appel à de nombreux candidats disponibles en week-end pour embarquer comme équipiers. Il n'est donc pas nécessaire d'être millionnaire pour participer à des régates au large.

une branche très importante de la plaisance d'été. Rien n'est plus grisant que la vitesse sur l'eau. Là encore, certains se contentent de 20 CV alors que d'autres en alignent 1.000 ! Les plus nombreux sont les runabouts et dynghies utilisés pour la promenade, le ski nautique ou le prosaïque bain de soleil ! Ces petites embarcations ouvertes sont de plus en plus concurrencées par des vedettes légèrement plus grandes offrant un petit abri, voire une mini-cabine équipée de 2 couchettes, une toilette et une cambuse repliable. Ces bateaux pratiquent la croisière côtière par beau temps ou rayonnent à partir d'un port. Les gros yachts à moteurs, véritables petits paquebots de luxe, sont rares chez nous.

Le « TABOR YAK » a usages multiples... une embarcation bon marché.





« ZODIAC » avec son équipement de croisière.

Ils semblent réservés à une catégorie de yachtsmen pour qui le yachting n'est pas un sport demandant un effort physique mais plutôt une mondanité.

Et pour terminer, voici les innombrables petits bateaux de plages, de lacs, de rivières, les annexes de yachts, en «caoutchouc» (aujourd'hui nylon imprégné de néoprène !), en plastique, en matière thermoformée... à rames voiles ou moteur. Ils sont bon marché et procurent bien des joies à leurs propriétaires qu'ils soient pêcheurs, promeneurs, plongeurs ou chasseurs (un TABUR YAK coûte 10.000 frs).

Ainsi avons-nous terminé ce rapide tour d'horizon des vacances sur l'eau... il ne nous reste plus qu'à vous souhaiter BONNES VACANCES !

Que ceux qui sont intéressés par ce style de vacances n'hésitent pas à contacter la rédaction, nous leur fournirons tous les renseignements possibles.

P. Benoit.

Kroniek van de zeilsport

KORTE SAMENVATTING

De redactie van Neptunus voorziet het verschijnen van het nummer 3 op 15 juli. Het schijnt mij geschikt deze rubriek te wijden aan de nautische sport gedurende de vakantietijd.

Deze sport kent een verbazende ontwikkeling in ons land. Deze ontwikkeling werd in de hand gewerkt door de democratisering van deze sport en is niet meer voorbehouden aan de welstellende klasse. Nochtans zijn er nog velen die in de mening verkeren dat deelnemen aan watersport zeer kostelijk is.

Dit is nog steeds waar voor de grote yachten, maar de mogelijkheid bestaat om in te schepen voor lange reizen aan boord van zulke yachten.

1. Als bemanningslid indien de kandidaat regelmatig aangeworven werd en goede kennis van de zee heeft.

2. Als «Paying guest» (2.000-3.000 fr. per week).

3. Door het huren van een niet al te groot yacht (9 à 10 m) voor zes personen, ongeveer dezelfde prijs als voor het huren van een villa.

Behalve die grote yachten bestaat er een verscheidenheid aan kustyachten die een even groot plezier kunnen opbrengen als hun grotere broers. Deze boten gaan ver, hetzij door het varen in kleine etappen, door transport of langs de spoorweg. Ook deze kunnen gehuurd worden (\pm 7 m voor 4 personen). De prijs van deze kleine boten schommelt rond de 200.000 fr.

Voor beginners beschikken de zeilscholen over volwaardige inschepingen en dit voor weinig geld. Voor België heeft men BLOSO/ADEPS met als voornaamste basis Nieuwpoort, de meest gekende school.

Een andere vorm van watersportvakantie zijn de minitochten met opblaasbare boten of kayak langs rustige kusten. Dit wordt veelal toegepast in Corsika, Sardinië, Griekenland en Turkije. Hiervoor beschikt men over een kampinguitrusting.

De wedstrijden bestaan uit zeer belangrijke activiteiten gedurende de watersportvakantie. Diegenen die over een wedstrijdeenheidklas beschikken kunnen praktisch op alle wereldwaters deelnemen. (rivieren, zeeën en meren). Een boot zoals een «Vaurien» kost ongeveer 20.000 fr, en een 420 heeft een waarde van 40.000 fr. Het zijn lichte boten, open en verplaatsbaar op een aanhangwagen. De kinderen hebben voor ongeveer 10.000 fr een zeer goede wedstrijdboot, De OPTIMIST, men vindt hem over heel de wereld.

De wedstrijd toeryachten leggen niet te onderschatten afstanden af, in wedstrijd zijnde, gaande van het ene land naar het andere. Hier ook kan een liefhebber, op de hoogte van het vak, een plaats vinden.

In België worden elke week kleine wedstrijden ingericht op zee, ook hiervoor kunnen ernstige kandidaten ingescheept worden.

De motorwatersport is één van de belangrijkste watersportbeoefeningen. Hierin kunnen we de liefhebbers groeperen voor waterski, kustvaart en hoogzeetochten. De meeste van deze boten zijn uitgerust met een buitenboordmotor. De huidige strekking gaat vooral naar de «Day Boat» voorzien van een kleine kajuit met twee slaapbanken en het nodige om een nacht door te brengen.

Naast dat alles is er voor liefhebbers van watersport op zee of in binnenwaters nog het genoeg van de visvangst, een wandeling op zee of het diepzeeduiken aan zeer gunstige prijzen. De hiervoor gebruikte boten zijn meestal van rubber, plastic, of triplex. (TABUR YACK = 10.000 fr.)

Goede vakantie en dat diegenen die bijkomende inlichtingen wensen niet aarzelen te schrijven naar de redactie.





woorden uit de zeemanskist

IN en OM de KOMBUIJS

De uitdrukking « ZEUNTJES naar het KOMBUIJS » zal de meeste van onze mensen als typisch Hollands in de oren klinken. Zij die de voorkeur geven aan « Messmannen naar de keuken » vergeten echter dat ze twee goede termen uit het algemeen Nederlands vervangen door een Engels woord « messmannen » en een burgerterm « keuken ».

De stoek- en kookplaats op een schip, de scheepskeuken, noemt in het Nederlands, de KOMBUIJS. Dat de term niet alleen in het taalgebruik van onze noorderburen voorkomt vinden we aangegeven bij BLY die in zijn boek: « ONZE ZEILVISSLOEPEN » bij kombuis aantekent: « Kachel, stoof, die op de sloepen zowel om te koken als om te verwarmen dient ». Ook in DE BO'S WESTVLAAMSCH IDIOTICON komt het woord kombuis voor, hier echter als een gemetseld onderdeel van een haard. Het woord KOMBUIJS wordt in zijn huidige vorm, reeds vermeld door KILLIAEN (Cornelis van Kiel, Nederlands taalkundige ° 1528 DUFFEL, † 1607 ANTWERPEN) die het afleidde uit de oudere vorm CABUSE «-voor-raadkamer, keuken op een schip » en het nog oudere KABUSE « hutje op een schip ». Als Nederlandse scheepsterm kreeg het woord een ruime verspreiding. Niet alleen zijn het Duitse KOMBUSE, het Deense KABYS, het Zweedse KABYS eraan ontleend, maar ook het Engelse CABOOSE, COBOOSE - a cooking house on the deck of a ship (Falconer, Ansted, Layton) en het Franse CAMBUSE - magasin à vivres - caisson à vivre à bord d'un yack (Merrien, Gruss, Ecole Navale) zijn er uit afgeleid.

j.b. dreesen

Veel van de kletspraatjes en loze geruchten die aan boord van een schip verspreid worden vinden hun oorsprong in en om het kombuis, ze heten dan ook KOMBUISPRAAT. De onderofficier belast met het beheer en de verdeling van de levensmiddelen noemt een BOTTELIER. Oorspronkelijk was de BOTTELIER een bediende die het opzicht over de wijnkelder had en de wijn rond diende, een wijnschenker dus. Al zeer vroeg ging de term over op de man aan boord die belast werd met het toezicht op de provisiekamer, die dan ook BOTTELARIJ wordt genoemd. Het woord is ontleend aan het oudfranse BOTTILIER EN BOUTEILIER en het middellatijns BUTICULARIUS. Van dezelfde oorsprong is het engelse woord BUTLER. Een oud nederlands spreekwoord met een pikant smaakje zegt :

Als de kok met de bottelier kijft
Dan hoort men waar de boter blijft

De keus voor de benaming van deze functie is uitgebreid, want ook PROVIANDMEESTER en VICTUALIE MEESTER zijn algemeen nederlands.

Iemand die door wacht of enige andere dienst verhinderd wordt samen met de anderen te eten is KETELAAR. Zijn rantsoen wordt bewaard en warm gehouden, het **blijft in de ketel**, wat meteen de oorsprong van het woord geeft. Zo ook noemt op zeegaande schepen het gedeelte van de wacht dat tijdens de maaltijd blijft staan en dus na moet eten, het KETELKWARTIER.

KETELAAR HOUDEN is eten achterhouden voor de NASCHAFTERS. SCHAFTEN is een scheepsterm voor het eten, het gebruiken van een maaltijd, en hieruit werden afgeleid : OPSCHAFTEN - opscheppen van het eten in de kombuis ; OCHTENDSCHAFTEN - ontbijt ; SCHAFTIJD - etenstijd.

De helper van de kok noemt een KOMBUISJONGEN of een VERSEBAL. Dit laatste woord komt van VARSEBALIE of VERSEBALIE, een verouderde zeeterm voor een kuip of tobbe,



waarin vlees, spek, vis, enz. aan boord ververst werden. Later kreeg de matroos belast met de zorg voor deze kuip er ook de naam van. Mettertijd verdween de kuip, maar de naam bleef.

Het hulpje van de baksmeester is het ZEUNTJE, het jongste lid van een bak, die het eten haalt, het KOMMALIEWANT (tafel en eetgerei aan boord) wast en het verblijf in orde houdt.

De GAMELLEHUT is de naam voor de bijkeuken of de aanrechtkamer (wat we in het engels, een PANTRY, noemen). Het woord komt van GAMELLE, de gemeenschappelijke tafel voor de scheepsofficieren alsook voor de scheepsonderofficieren.

Wat de BAK is voor de matrozen is de GAMELLE voor de officieren en onderofficieren. Hierbij hoort dan ook nog een GAMELLECHEF (vgl BAKSMEESTER).

Een koffiemaaltijd - brood met koffie, in onze marine meestal het avondeten - noemt THEEWATER, waarmee aan de oorsprong slappe koffie bedoeld wordt. Maar iemand DIE BOVEN ZIJN THEEWATER IS kreeg dat niet van koffiedrinken.

Dat onze stewards in het nederlandse HOFMEESTER noemen wisten we reeds.

Nog een paar marinetermen uit het algemeen Nederlands :

RATS - een verkorting van ratjetoe - is stampot.

Een stoofsel van allerlei vleesrestjes met ajuin heet ROTMOK.

SNERT is de zeemansterm voor groene erwtensoep.

RAASDONDERS zijn gekookte, grauwe erwten - kapucijners.

Er bestaan echter ook nog een reeks woorden die uitsluitend in de K.N.M. (Koninklijke Nederlandse Marine) gebruikt worden en die niet in een algemeen nederlandse woordenboek voorkomen. We noteren :

ORANJERATS - hutsepot.

POEROET - chocolademelk.

TORPEDISTENBLOED - koffie voor het wachtsvolk, zonder melk.

VETTE HAP - portie warm eten (aardappelen, vlees en groenten).

MUZIEKTENT - Peper en zoutstel.

LAAGWATER - einde van de maaltijd.

KANEPIEPER - kok.

En twee prachtige woorden die het ook in ons taalgebruik zouden doen :

PROEFBORD - Het middagen dat vooraf geproefd wordt door bepaalde autoriteiten aan boord of in walinstellingen.

RANTSOENKOMMISSIE een uit de bemanning samengestelde commissie die toezicht uitoefent op het afwegen van de rantsoenen, te vergelijken met onze huishoudcommissie.

J.B. DRESEN



GALABAL VERENIGING HULPBETOON ZEEMACHT

2 februari 1973

KURSAAL - OOSTENDE

BUNDESMARINE



j. de ridder

L'Amiral Armin Zimmerman

Le 1er avril, l'Amiral ZIMMERMAN a pris son poste d'inspecteur général de l'Armée fédérale allemande. L'officier de marine, maintenant âgé de 54 ans, est né à Blumenau, au Brésil, d'une famille de ressortissants allemands. Après avoir servi comme commandant d'un flotille de dragueurs et en tant qu'officier d'état-major auprès du commandement en chef des îles de la Manche, il fut fait prisonnier de guerre par les Anglais et rejoignit le Bundeswehr en 1956. Un an plus tard, le ministère fédéral de la Défense en faisait l'attaché naval allemand à Londres, et, ensuite à Dublin. En 1962-1963, il fut nommé officier d'état-major naval au commandement OTAN des forces navales contrôlant l'accès de la Baltique (Navbaltap), et, un peu plus tard, chef adjoint de l'état-major de ce commandement (Baltap). Après avoir été promu en 1970 commandant en chef de la Marine fédérale, il remplace maintenant le général de MAIZIERE à son poste d'inspecteur général de la Bundeswehr.

« U 14 ».

Le second des 18 sous-marins de la classe 206 a été commissionné à Emden. Ce bâtiment identique à celui de la classe Kobben construit pour la marine norvégienne dispose, en plus, d'une coque amagnétique et d'une installation électronique ultra-moderne.

Hélicoptère « Sea King ».

En vue d'assurer le sauvetage en mer, l'aéronavale sera équipée, à partir d'avril 1973, d'hélicoptères britanniques « Sea King » du type MK41.

Aéroglesseur « Rheinpfel ».

Cet aéroglesseur surnommé « la Flèche du Rhin » appartient à la Compagnie de navigation rhénane de Cologne et de Düsseldorf. Depuis la Pentecôte il effectue le trajet Cologne-Coblence à raison de deux fois par jour avec des arrêts à Bonn, Königs-winter et Bad Breisig. Cet engin « made

in URSS » met 80 minutes de Bonn à Coblence et environ 40 minutes pour aller de Bonn à Cologne. Il peut prendre 64 passagers à bord et atteindre une vitesse de 65 km/h. Le prix d'un billet est le double de celui d'un billet normal.

Europa 72.

L'exposition internationale Rhin-Main-Danube, aura lieu à Nuremberg du 23 septembre au 8 octobre à l'occasion de l'achèvement du canal européen reliant le Rhin, le Main et le Danube. L'exposition donnera un aperçu du développement et de l'importance de ce canal européen pour les communications. Le port Rhin-Main-Danube de Nuremberg sera mis en service à l'occasion de cette exposition.

Effectifs de la Bundeswehr.

Au 1er janvier 1972 la Bundeswehr disposait de 177.000 civils et 453.000 militaires. Ces derniers étaient répartis comme suit : force terrestre : 315.000, force aérienne : 104.000 et force navale : 34.000. A raison de 58.000 volontaires, on comptait 180.000 temporaires et 215.000 miliciens.

Bremen.

Après 12 ans de service et 301 croisières, le paquebot BREMEN (32.360 t.) a quitté définitivement son port d'attache, Bremerhaven. Dorénavant il battra le pavillon grec sous le nom de REGINA MAGNA.

Facilités accrues pour les bateliers entre Strasbourg et Rotterdam.

Depuis le 1er mai 1972, les navires circulant sur le Rhin et pour lesquels a été délivrée une autorisation spéciale, peuvent franchir la frontière franco-allemande près de Neuburgweier sans être obligés de s'arrêter pour se plier aux formalités douanières. Cette réglementation récente constitue une nouvelle étape vers la suppression des frontières au sein de la C.E.E. Des navires qui ont obtenu une autorisation analogue peuvent déjà depuis le mois d'octobre 1970 passer sans arrêt la frontière germano-néerlandaise. La nouvelle réglementation pour

Neuburgweier permet à présent une circulation sans entraves entre les ports du Rhin supérieur, comme par exemple Strasbourg, et ceux situés à l'embouchure de ce grand axe fluvial européen.

De l'eau coupée en tranches.

A l'aide d'une centrifugeuse spéciale, des scientifiques de l'université de Kiel sont parvenus pour la première fois à couper de l'eau en tranches très fines qui n'ont qu'un micron d'épaisseur et sont par conséquent bien moins épaisses qu'une feuille de papier. Le nouveau procédé permettra d'approfondir certaines études sur les problèmes de la protection de l'environnement.

Tovarisch.

Le navire école soviétique TOVARISCH (1350 t.) qui vient de faire escale à Malte n'est autre que l'ex-voilier-école allemand GORCH FOCK construit à Hambourg, en 1933, par les chantiers Blohm & Voss. Sabordé par son équipage, près de Stralsund, en mai 1945, il fut renfloué par les Soviétiques en 1948 et remis en service en 1951. Il ne faut pas confondre le TOVARISCH avec l'actuel voilier-école GORCH FOCK (1760 t.) lancé en 1958.

Helgoland.

Après 5 ans de service comme navire-hôpital à Da Nang au Vietnam, le HELGOLAND (3100 t.) a rejoint Hambourg, son port d'attache. Racheté par une compagnie suédoise, il sera utilisé comme paquebot.

Un nouveau bâtiment HELGOLAND (1600 t.) est actuellement en construction sur les chantiers Roland à Brême.

Kiel, ville olympique pour la deuxième fois.

Kiel, ville portuaire sur la Baltique, jouit sans doute d'une réputation mondiale moindre que Munich, la métropole du sud de l'Allemagne. Malgré tout, il ne faut pas sous-estimer cette ville du nord de la République fédérale qui compte 270.000 habitants. Tous les ans, les meilleurs yachtsmen du monde s'y rendent en pèlerinage. En 1971, par exemple, plus de 3.000 yachtsmen avec 1.130 bateaux étaient rassemblés à l'estuaire du Fjord de Kiel, théâtre des régates olympiques de 1972.

Au bout de l'estuaire est située la ville de Kiel, dont l'existence remonte à 772 années. Il y a si longtemps déjà que ce lieu a obtenu les droits d'une ville. Les maisons, rues et places ont été embellies à l'occasion des Jeux olympiques. Dans le passé, les cloches faisaient connaître leurs plaintes partiellement justifiées : « Kiel n'a pas d'argent, tout le monde le sait ». A l'heure ac-

tuelle cependant, la ville se modernise de plus en plus grâce à l'aide fournie par Bonn.

A l'inverse de Munich, Kiel se présentera aux visiteurs des Jeux olympiques de l'été prochain comme une jeune ville nouvellement construite, à peine vieille de 20 à 25 ans.

Les apparences sont pourtant trompeuses, car l'histoire de la ville est à peine plus courte que celle de sa concurrente du sud : Kiel obtint en 1242 les droits d'une ville, c'est-à-dire trois ans après Munich. D'autres points de contact dans l'histoire des deux villes ne sont pas nombreux mais se trouvent situés dans un domaine qui était pour la politique commerciale du Moyen-Âge aussi important que pour les formes modernes de la compréhension entre les peuples : la bière jouait un rôle important dans ces deux villes comme article de production, de consommation et de publicité. A la fin du Moyen Âge, on faisait un commerce actif de la bière le long de la baie et le houblon de Kiel était exporté très loin. Les points communs entre les deux villes sont, à vrai dire, déjà épuisés.

La Prusse apporta à Kiel la prospérité et le prestige souhaités depuis longtemps. Kiel devint en 1871 port de guerre du Reich et ainsi l'enfant favori du dernier empereur allemand, qui pensait que l'avenir de l'Allemagne était sur la mer. Ce qui n'a pas été dévolu à l'Empire continue toutefois d'être valable pour Kiel, qui, sans son port, ses chantiers navals et ses bateaux, serait peut-être encore aujourd'hui le village qu'il était avant la politique navale impériale.

Kiel avait déjà été en 1936, le lieu des compétitions de voile des Jeux olympiques. Elle est ainsi avec Athènes, Paris, Londres et Saint-Moritz la cinquième ville du monde à être choisie pour la deuxième fois pour des épreuves olympiques.

Coup de main de la Marine fédérale à Kiel.

« A l'exception des frais à pays comptant », la Marine fédérale prêtera son aide gratuitement dans le cadre des manifestations olympiques prévues à Kiel.

Entre autres, elle se mettra au service des actifs et des hôtes de la métropole des régates olympiques en mettant à disposition des cuisines modèles où travailleront 70 cuisiniers. La Marine fédérale s'occupera en outre d'assurer les télécommunications ainsi que la sécurité des yachtsmen sur l'eau. Dans la baie de Kiel, un centre de sauvetage sera aménagé sur un bateau.

La Marine fédérale se propose en outre d'organiser l'« opération seal », dans le cadre de laquelle un grand nombre de voiliers encore en état de prendre la mer sont attendus à Kiel. Jusqu'à présent, neuf grands voiliers de cinq nations et une soixantaine de goélettes et de yachts ont déjà pu être requis pour la prochaine rencontre de Kiel.

En ce qui concerne l'hébergement des sportifs, des hôtes et des fonctionnaires, la Marine fédérale met à disposition tout son inventaire, de la petite cuillère à la table, et ceci bien entendu à titre de prêt.

L'exposition « L'homme et la mer » a été inaugurée à Kiel.

Une « super-vitrine de la navigation » vient de s'ouvrir à Kiel avec l'inauguration de l'exposition olympique « L'Homme et la mer », dont les portes resteront ouvertes jusqu'au 24 septembre et qui permettra aux amateurs de faire un tour d'horizon complet de tout ce qui a trait de près ou de loin au royaume de Neptune. La ville des régates olympiques s'est en effet fait un honneur de rallier à cette cause de multiples institutions et lui a conféré un cadre grandiose. L'exposition a été répartie dans divers édifices publics, tous reliés par une passerelle pour piétons et échelonnés le long de la nouvelle promenade « Kiel-Linie » près du Quai des Scandinaves : au nouveau Musée Zoologique, à la Kunsthalle, au château et dans un hôtel. Des bas-reliefs rupestres reconstitués représentant la navigation primitive de la préhistoire, aux modèles réduits téléguidés de bâtiments ultramodernes, du bassin aux parois de verre où miroitent les écailles argentées de 300 harengs, aux maquettes de digues, le visiteur peut choisir une multitude de sujets présentés par vingt-cinq pays.

Moyennant des honoraires de 25.000 dollars, Salvador Dali a dessiné l'affiche de l'exposition, dont il a d'ailleurs signé 200 exemplaires, qui ont rapporté en tout 160.000 DM, en peu de temps.

M. Olof Isaksson, un directeur de musée de Stockholm, affirme pour sa part que l'exposition Viking réunie à Kiel grâce à la participation de dix pays est la plus grande exposition qui ait jamais été réalisée dans

le monde sur ce sujet. Une section historique de l'exposition démontre qu'avant les Vikings des Polynésiens et des Arabes avaient déjà traversé les mers du globe. Dans le château, les Hollandais présentent leurs réalisations en matière de protection des côtes et des polders. Un peu plus loin, on trouve une maquette du grand barrage de l'Eider, dans le Schleswig-Holstein.

Pour la durée de l'exposition, deux sculpteurs anglais de figures de galion ont transplanté leurs ateliers de l'île de Man dans un pavillon de l'exposition de Kiel. L'un des bijoux incontestés de l'exposition est sans aucun doute une Kogge de Danzig miniaturisée en ambre jaune. Outre les innombrables modèles réduits de bâtiments qui ont sillonné les mers depuis l'Antiquité et qui sont exposés à la Kunsthalle, il y a le long du quai, près de l'Aquarium, de vrais bateaux, et notamment, un bateau-phare et un navire de recherches polaires.

Stages franco-allemands de voile en mer Baltique.

Six stages de voile sont organisés cette année entre le 4 juin et le 25 août à Travemünde sur la mer Baltique, pour de jeunes Français et de jeunes Allemands de 18 à 25 ans auxquels on offre ainsi la possibilité, tout en pratiquant un sport, de nouer des contacts avec des jeunes du pays voisin.

Pour la pratique de la voile, les participants disposent d'un équipement très complet : 13 yoles, 2 cotres, 2 baleinières qu'ils apprennent à manœuvrer sous la direction de moniteurs qualifiés. Une formation complémentaire leur est proposée, sous forme d'excursions, de visites, de discussions, de projections de films permettant aux participants d'acquérir une connaissance approfondie de la région et les incitant à réfléchir sur les problèmes de notre temps. Les participants sont logés sur le « PAS-SAT » (ALIZE), voilier-cargo qui desservait autrefois la ligne d'Amérique du sud et l'Australie, et qui est ancré aujourd'hui à l'embouchure de la Trave.

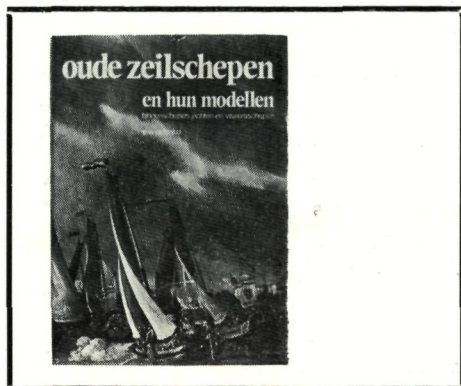
Bien qu'elle soit souhaitée, la connaissance de l'Allemand n'est pas indispensable, des moniteurs bilingues étant là pour faciliter le contact entre les jeunes des deux nationalités.





BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE



E.W. PETREJUS, Oude Zeilschepen en hun modellen, Binnenschepen, Yachten en vissersschepen. Bussum 1972, Uitgeverij C. DE BOER, Antwerpen, Uitgeverij N.V. DE BRANDING, Korte Winkelstraat 15, p. 272, rijk geïllustreerd, 737 fr.

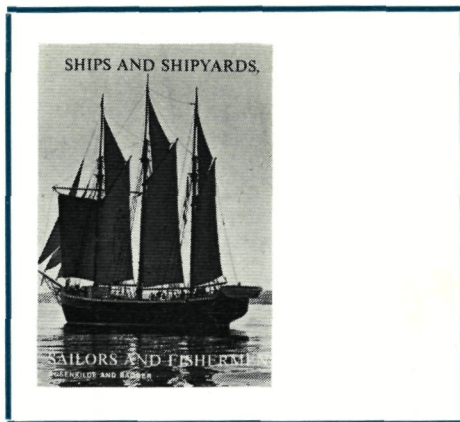
Een belangrijk stuk Nederlandse geschiedenis speelt zich af op het water. Onze voorvaders bouwden schepen en voeren er mee op de binnenwateren, langs de kust en over de zeeën, om handel te drijven, te vissen of oorlog te voeren. Zij hebben een grote inventiviteit aan de dag gelegd bij het ontwerpen en bouwen van schepen. Honderden typen in verschillende variaties zijn bekend, ontworpen als handelsschip, oorlogsschip of statusjacht, maar tevens gebouwd met veel zin voor schoonheid en praal.

Naast prenten en schilderijen van toenmalige schepen, bestaan er ook nog op schaal gemaakte modellen van deze vaartuigen. De modellen gaven de opdrachtgever een beter beeld van hetgeen hij wou laten bouwen, terwijl het voor de scheepsbouwer als model voor de bouw kon dienen. Maar er werden er ook voor het plezier gemaakt: als kunstnijverheid en volkskunst, zo natuurgetroouw mogelijk zonder afbreuk te doen aan de originele versieringen en beeldhouwwerken.

e.a. van haverbeke

Nederland is dan ook rijk aan fraaie authentieke scheepsmodellen en de heer Petrejus heeft er de meest karakteristieke uitgezocht om als uitgangspunt te dienen voor zijn uiteenzetting over de Nederlandse scheepstypen van de 16e tot 19e eeuw.

Aan de hand van de modellen geeft de auteur, die jarenlang conservator is geweest van het Maritiem Museum «Prins Hendrik» te Rotterdam, ons boeiende en gevarieerde informatie over de schepen. De tekeningen van P. Pouwels zijn in de tekst verwerkt en leren ons dan ook beter dan wat ook deze schepen kennen. Het boek is voor de helft een platenboek met heel juiste en kunstig getekende afbeeldingen van scheepsmodellen, die voor het grootste gedeelte in Nederlandse musea te zien zijn. Het boek is niet alleen van belang voor de geïnteresseerden in oude zeilschepen en hun modellen, maar tevens voor de zeiler van vandaag, die geïnteresseerd is voor de oorsprong van de moderne ronde en platbodemjachten. Een ideaal geschenkboek.



O. HASSLÖF, H. HENNINGSEN, A. CHRISTESEN, jr., **Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen**, Introduction to maritime Ethnology.

Copenhagen 1972, Ed. Copenhagen University Press, published by Rosenkilde and Bagger, 80, p. 329, talrijke illustraties, 80, Deense Kronen.

Dit interessant naslagwerk ingeleid door de Heer Basil Greenhill, Directeur van het Nationaal Scheepvaartmuseum van Greenwich, is het werk van de Skandinavische werk-

groep voor Maritieme Geschiedenis. In feite is het een verzameling van diverse bijdragen, met als werkdomein de drie Skandinavische landen en als onderwerp — in de breedste zin van het woord — de maritieme geschiedenis. Bijdragen over archeologie, industrie, handel, economische aspecten, sociale aspecten, technologisch, tradities, scheepswerven, vissers en noem maar op. Degelijk geïllustreerd is het een boek dat thuishoort in de bibliotheek van ieder die maar een greintje belangstelling heeft voor de zee, een «must» voor het zeevaartonderwijs.



Kees BORSTLAP, **Slepen op de zeven zeeën**.

Bussum 1972, Uitgeverij C. DE BOER, Antwerpen, Uitgeverij N.V. DE BRANDING, Korte Winkelstraat 15, 80, p. 185, talrijke illustraties 325 fr.

In deze rijk geïllustreerde «Geschiedenis van de zeesleepvaart» schetst Kees Borstlap een helder beeld van ontstaan en ontwikkeling van deze jongste tak van de scheepvaart.

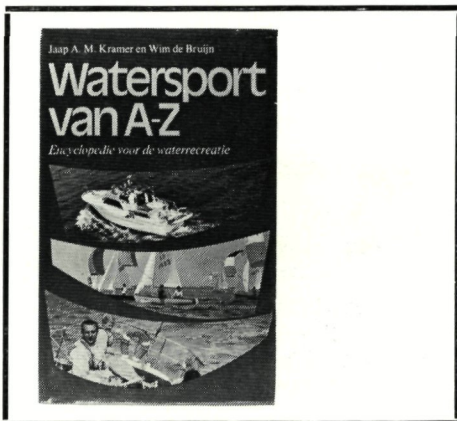
Het werd een boeiende brok nautische geschiedschrijving dat niet alleen verhaalt van de opkomst van de verschillende zeesleeprederijen, maar ook van de felle concurrentiestrijd.

Daarnaast zijn er de boeiende verhalen over spectaculaire sleepreizen en bergingen: de eerste «grote» reis uit 1892 van Rotterdam naar Cadix; de dramatische verliezen bij het vlottrekken van de SOERAKARTA in 1925; de monstersleep naar Singapore in 1927; de berucht geworden Biskaje-reis uit 1947;

de afschuwelijke berging van de ETNEF-JELL uit 1968 en al die andere avontuurlijke en heroïsche daden uit het tachtigjarige leven van de zeesleepvaart.

«Slepen op de zeven zeeën» werd de historie van een nationaal bedrijf waarin Nederland zich tot eenzame hoogte opwerkte; een bedrijf van puur zeevaren dat nog een ruime plaats geeft aan het grote avontuur, dat geen vaarschema duldt maar ongeweten achter de horizon ligt.

Een overzicht van de Belgische zeesleepvaart alsmede de meest recente vlootlijsten van de Nederlandse en Belgische zeesleeprederijen besluiten deze unieke geschiedschrijving.



J.A.M. KRAMER en W. de BRUIJN, **Watersport van A-Z**, Encyclopedie voor de waterrecreatie, Bussum 1972, Uitgeverij C. DE BOER Antwerpen N.V. DE BRANDING, Korte Winkelstraat 15, 8°, p. 255, talrijke illustraties, 395 F.

Deze encyclopedie voor de waterrecreatie is bedoeld voor eenieder die de watersport actief beoefent of ervoor geïnteresseerd is. Door de explosieve ontwikkeling van de waterrecreatie en de voortdurende uitbreiding van het vakjargon, wordt de watersporter - zowel de beginnende als de doorknede - geregeld geconfronteerd met termen, waarvan hij de juiste betekenis niet kent.

De ca. 2000 watersporttermen die in Nederland in gebruik zijn (zowel namen van onderdelen van schepen als uitdrukkingen die aan boord gebruikelijk zijn) zijn hier voor het eerst alfabetisch gerangschikt en verklaard.

Daarmee is dit boek niet alleen een naslagwerk geworden, maar evenzeer een hand-

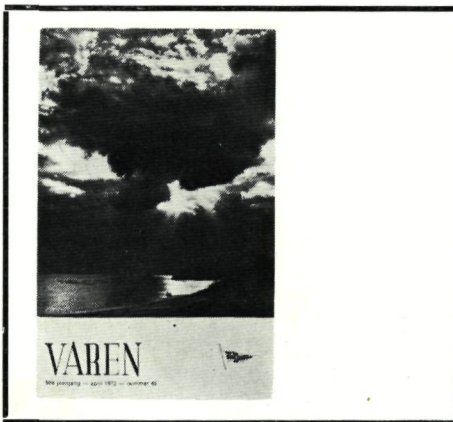
leiding voor de praktijk.

Zowel de toervaarder als de wedstrijdzeiler, de motorbootvaarder de speedboatracer, de roeier en de waterskiër, vinden alles over hun sport in deze encyclopedie voor de waterrecreatie.

Navigatie, uitrusting, motoren, ankers, zeilen, reglementen, wedstrijdklasse — over al deze onderwerpen (en nog veel meer) geeft dit boek de gewenste informatie. Honderden foto's en tekeningen verlevendigen de tekst en geven de lezer de noodzakelijke visuele informatie.

Jaap Kramer, Nederlands meest gelezen watersportauteur, wist met medewerking van een groot aantal deskundigen een uniek naslagwerk tot stand te brengen.

Van A tot Z vindt men in dit boek een antwoord op alle vragen die bij de watersport kunnen voorkomen. De enige opmerking is dat het werk iets te Noord-Nederlands getint is. Warm aanbevolen.



VAREN, tijdschrift Vlaamse Vereniging voor Watersport, Antwerpen-Schelde, Beatrjjslaan 25

Het tijdschrift «VAREN» is er bij deze 5e jaargang bijzonder goed op vooruit gegaan. Het mei-juni nummer (w. 46) telt 44 goedgevulde bladzijden.

Algemeen voorzitter, dhr Roger Orlent geeft in zijn redactioneel artikel een klein historisch overzicht van V.V.W. Interessante bijdragen over reisroutes - Londen-Monte Carlo» Bibliografie, wedstrijden, motorbootnieuws. Afdeling nieuws en een maritiem kruiswoordraadsel maken er een aantrekkelijk geheel vn. Wat wij echter tevergeefs in dit nummer zochten was de periodiciteit en abonnementsprijs.



répertoire biographique

Wacken (comte de)	cf. Charles de Bourgogne Wacken
Gheert Wouters (HM)	Capitaine de Vaisseau (1536)
Wolfaert (HM)	Capitaine de Vaisseau (1536)
Warhem (bâtard de) (HM)	Capitaine de Vaisseau de Berghes, sert sous le Vice-Amiral Antoine de Briarde.
van Wyck Egbert (HM)	Capitaine de Vaisseau, commande en 1550 la « Rave » et en 1570 le « Faulcon blanc » avec lequel il fait partie de l'escadre de l'Amiral comte de Boussu qui conduit en Espagne Anne d'Autriche la fiancée du roi Philippe II.
van Woestyne Jean (HM)	ancien échevin, capitaine de vaisseau en 1552.
van Westcappelle Dierick (HM)	Capitaine de Vaisseau, commande en 1565 la « Pucelle d'Anvers » fait partie de l'Escadre de l'Amiral de Wacken.
Cornil Wien (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1569, commande le « Lévrier de Dunkerque » et est chargé de la garde des pêcheries de Flandre. Il est Vice-Amiral en 1576, il parvient à la tête de son escadre à jeter 40 tonnes de munitions à Braundershaven pour les troupes espagnoles.
Pietersen Wors (HM)	Capitaine de Vaisseau, commande en 1570 le « Lévrier », yacht royal.
Hugues Willems	Capitaine de Vaisseau en 1572, commande le St Jacques.
Cornelius Willems	Capitaine de Vaisseau sous Philippe II, commande le « St Christophe » (1588-1590).

Gilles Cornelis Wittebole (HM)	Capitaine de Vaisseau, commande en 1588 « La Victoire » puis « Le Chat », périt au combat d'un coup de mousquet au front.
Jean Wilshuyzen (HM)	Capitaine de Vaisseau (1588-1595), commande le « Cerf-Volant », puis la « Conception ».
Jean Willemsen (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1589-1628.
François Willensen (HM)	Capitaine de Vaisseau, sert en 1604 dans l'escadre de Flandre sous les ordres de l'Amiral Adrien Diericksen ; en 1600, il commande le « St Philippe » et meurt au cours d'une escale à Lisbonne après une campagne épuisante.
François Willemsen (HM)	Capitaine de Vaisseau de l'escadre des Archiducs (600-1607). Commande le « St Jean », est gratifié pour sa belle conduite d'un sifflet d'or en 1602.
Egbert Willemsen (HM)	Capitaine de Vaisseau, sert en 1604 dans l'escadre de Flandre reconstituée après le désastre de l'Invincible Armada, il commande le « Saint-Antoine ». Participe en 1602 au siège d'Ostende à la tête d'un corps de gens de marine qui campe près du Fort Albert. Il commande la « Santa Clara » en 1608 avec laquelle il dut se réfugier par gros temps à Portsmouth où les Anglais ne voulurent plus la relâcher. Il fallut vendre le navire sur place.
Jean Wilsen (HM)	Commandant d'une chaloupe de guerre des Archiducs. (1607).
Otto Wilsen (HM)	Commandant une chaloupe de guerre des Archiducs. (1600-1606).
van Wer Jean (HM)	Capitaine (1600-1606).
Jooris Wollaert	Capitaine corsaire (1600-1606). Ancien pilote des galères Spinola.
Cornil Wittebole (HM)	Capitaine corsaire (600-1635), commanda « La Perle » et « Le Chien ».
Jean Wittebole (HM)	Capitaine de Vaisseau (1624-1635).
Arnold Winter (HM)	Capitaine corsaire, commande en 1627 le « Saint Hubert ».
Cornil Wilsen (HM)	Capitaine de Vaisseau en 1628.
Pierre Willaert (HM)	Capitaine à Dunkerque en 1633.
Jean Willaert (HM)	Capitaine de Vaisseau (1166-1644).
Weghbeth (HM)	Capitaine corsaire de Dunkerque en 1639.

à suivre.

DE VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT



Zevende gewone algemene vergadering Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

De zevende gewone statutaire vergadering hadt plaats in de Officiersmess van de Zeemacht te Oostende, op zaterdag 3 juni 1972.

De Heer Voorzitter, wenst de leden welkom en dankt hen voor hun aanwezigheid, waarop hij volgende toespraak houdt :

Mijne Heren,

Ik wens U welkom en dank U voor uw aanwezigheid op deze zevende gewone algemene vergadering, die wat mij betreft de laatste zal zijn die ik voorzit. Het is inderdaad mijn bedoeling op 1 april 1973, naar aanleiding van mijn afscheid van de Zeemacht, ook de functie van voorzitter van de Beheerraad neer te leggen en het mij toevertrouwd mandaat van beheerder vakant te stellen.

Je vous souhaite la bienvenue à cette septième assemblée générale ordinaire qui, en ce qui me concerne, sera la dernière que je préside.

Il entre, en effet, dans mes intentions de renoncer à la fonction de Président du Conseil d'administration et de remettre le mandat d'administrateur qui m'a été confié, et ce, le 1 avril 1973 à l'occasion de mes adieux à la Force Navale.

Uit het overzicht van het verlopen jaar 1971, weliswaar in zijn geheel gunstig, moeten wij toch afleiden dat onze betrachtingen om het actief- en reservepersoneel van de Zeemacht als effectieve leden te recruteren, op verre na nog niet bereikt werden. Deze toestand is te betreuren, maar er is geen gunstige evolutie waar te nemen sinds de stichting van de vereniging.

In de loop van het voorbije jaar mochten wij de Heren DECALUWE, LEDAIN en MEEZE als nieuwe effectieve leden begroeten, wat ons thans op 38 leden brengt.

Bij de vorige samenstelling van de Beheerraad, werd de Heer GELUYCKENS gekozen in vervanging van de Heer THIERENS ; dit was het resultaat van de stemming door de effectieve leden, een democratisch beginsel overigens.

Hierbij hecht ik eraan de Heer THIERENS van harte te bedanken voor zijn zeer gewaardeerde medewerking die hij gedurende zes jaar betoonde ten voordele van de vereniging.

Tantôt, nous devons procéder à l'élection de cinq administrateurs, en remplacement de Messieurs DECLERCK, DRESEN, DUINSLAEGER, de LANGHE et FLAHAUT, sortants et rééligibles. Je fais appel à la collaboration de tous les membres présents, les invitant à poser leur candidature pour le mandat d'administrateur.

Je remercie Mademoiselle AMPE pour le dévouement témoigné au profit du personnel de la Force Navale, ainsi que Messieurs LENOIR et LETEN, qui ont bien voulu accepter dans le passé la fonction de commissaire. J'espère qu'ils accepteront de la faire également pour l'année en cours.

Tot slot dank ik U allen en al diegenen niet hier aanwezig die bijgedragen hebben in de loop van de zeven voorbije jaren tot de ontwikkeling van onze vereniging.

Ik wens U allen het beste en ik ben overtuigd dat de vereniging in de toekomst haar zeer nuttige taak ten voordele van de Zeemachtgemeenschap, verder zal zetten.

Pour clôturer je vous remercie tous, ainsi que ceux qui ne sont pas présents, qui ont contribué au courant des sept années écoulées au développement de notre association et je suis persuadé qu'à l'avenir l'association persévérera dans sa tâche très utile au profit de la communauté de la Force Navale.

Verslag van het beheer dienstjaar 1971.

De Heer Voorzitter verleent het woord aan de secretaris die voorlezing geeft van het beheersverslag van het jaar 1971.

Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heren,

Au courant de l'année écoulée, l'association a traité 14 dossiers, totalisant une dépense de 114.200,- frs en dons et prêts improductifs.

Ces 14 dossiers ont trait à un sous-officier, quatre matelots VC et neuf matelots miliciens. En plus, nous sommes intervenus au profit de 14 veuves ayant 25 enfants à charge.

Il s'agit d'interventions en matière d'exemption de service, de mutations, d'accidents et de difficultés financières.

Les dépenses totales depuis la création, se rapportant à 108 dossiers, s'élèvent à 871.500,- frs, dont 651.500,- frs de dons et 220.000,- frs de prêts improductifs.

Le recrutement de nouveaux membres s'élève à 1945, par rapport à l'année 1970 ce chiffre représente 435 membres ou 28 % en plus. Ce recrutement est le plus élevé depuis la fondation de l'association et nous totalisons pour les sept années écoulées 8.748 affiliés.

En 1971 par ses activités lucratives à l'occasion du 25ième anniversaire de la Force Navale, l'association a obtenu les résultats suivants :

— Bal de Gala au Casino à Ostende 4.2.71, auquel 1.091 personnes assistaient, nous rapporta 411.987,- frs.

— Concert de Gala au Casino à Ostende 13.7.71 ; 600 personnes présentes.

— Gala cinématographique au Casino à Ostende 18.7.71 ; 700 personnes y assistaient, nous donna une recette nette de 72.783,- frs.

— La vente de cendriers et disques, nous donna 9.550,- frs.

En plus, les généreux donateurs cités ci-après nous ont assuré les recettes suivantes :

— Ministère de la Défense Nationale (ristourne CMC 1970) 25.000,- frs

— Association des Officiers de Réserve / FN Section d'Anvers 25.000,- frs

— RAMSOB / Section Ostende 1.000,- frs

— Mess officiers FN Ostende (tombola quarter-deck ball) 6.000,- frs

— Force Aérienne (quote-part meeting aérien 1970) 10.000,- frs

— Marinebasis Antwerpen (Open door) 13.750,- frs

— Protestgeld Stroombankcompetitie 60,- frs

— Madame Vve WAGNER 300,- frs

Er werd herhaaldelijk tussengekomen bij het Departement van PTT om, naar aanleiding van de 25ste verjaardag van de Zeemacht, één of een reeks bijzondere postzegels uit te geven. Al onze inspanningen ten spijt, werd de aanvraag geweigerd door de betrokken Minister.

Gezien er van de aangesloten leden geen overleden zijn ingevolge ongeval, kwam de verzekering niet tussen in 1971, wat evenwel niet belet dat de vereniging de collectieve-individuele verzekering voortzet bij Menage en Jowa en verleden jaar 1.945 x 12,- frs = 23.340,- frs betaalde aan verzekeringspremies.

De uitgaven omvatten, benevens de toegekende giften en leningen voor een bedrag van 114.200,- frs en de verzekeringspremie van 23.340,- frs, de huur van het bureau

van de Sociale Assistentie van het Leger, voorheen gevestigd in het hotel « El Mar » en thans in de Marinekazerne Bootsman Jonsen en de daarbij komende telefoonverbinding, respektievelijk te weten 3.300,- frs en 2.839,- frs.

Daar komt nog een uitgave bij van 87.634,- frs, ter vereffening van de diverse beheers-onkosten, aankoop drukwerken, frankeringskosten en van de forfaitaire jaarlijkse vergoeding van de secretaris.

Ons tegoed op bank- en postrekening op 31.12.71 bedraagt in het totaal 2.066.092,- frs of een vermeerdering van 514.630,- frs ten overstaan van het vorig jaar.

Verhoogd met de aankoopwaarde van de verkoopsartikelen nog in stock op 31.12.1971, te weten 4.350,- frs, brengt dit ons op een algemeen tegoed van 2.070.442,- frs.

Dit was, Mijne Heren, een overzicht van de activiteiten van onze vereniging en van haar inkomsten en uitgaven van het dienstjaar 1971.

Goedkeuring van de rekeningen en ontlasting voor het financieel beheer dienstjaar 1971.

De Heer LETEN bevestigt, namens de Heer LENOIR en hemzelf, dat de boekhouding en de er bij horende documenten met betrekking tot het dienstjaar 1971, in orde bevonden werden.

Hij stelt dan ook de algemene vergadering voor, namens beide kommissarissen, de rekeningen van het dienstjaar 1971 goed te keuren.

Hierop keuren de leden éénparig de rekeningen goed en geven de beheerraad ontlasting voor het financieel beheer van het dienstjaar 1971.

Benoeming van beheerders.

Hierna wordt overgegaan tot de benoeming van vijf beheerders, ter vervanging van de vier uittredende en herkiesbare beheerders, te weten de Heren DECLERCK, DREESSEN, DUINSLAEGER en FLAHAUT en de Heer de LANGHE, uittredend en niet herkiesbaar beheerder.

De Heren LAUREYS, MEEZE en THIERENS hebben hun kandidatuur gesteld.

Er zijn dus zeven kandidaten voor vijf vakante mandaten.

De stemming hierover geeft de volgende uitslag :

Eerste Meester-Chef DECLERCK	30 stemmen
Opmermeester DREESSEN	31 stemmen
Kapitein ter Zee GMA DUINSLAEGER	27 stemmen
Majoor Geneesheer FLAHAUT	31 stemmen
Aalmoezenier 1ste Kl. LAUREYS	3 stemmen
Korvetkapitein MEEZE	12 stemmen
Hoofdaalmoezenier THIERENS	26 stemmen

Worden dus herkozen, de Heren DECLERCK, DREESSEN, DUINSLAEGER, FLAHAUT en samen met de Heer THIERENS gekozen, benoemd tot beheerders voor een termijn van drie jaar. Het mandaat van beheerder van de Heer de LANGHE verstrijkt op 3 juni 1972. Rekening houdende met de uitslag van de stemming, voorheen gehouden door de effectieve leden, het ontslag aangeboden door de heer de LANGHE, de verkiezing van de heer THIERENS en de hervervkiezing van de heren DECLERCK, DREESSEN, DUINSLAEGER en FLAHAUT, wordt het voorstel van de secretaris, de raad als volgt samen te stellen, door alle leden éénparig goedgekeurd :

Voorzitter :	Commodore LURQUIN
Ondervoorzitter :	Fregatkapitein POULLET
Secretaris :	Eerste Meester-Chef DECLERCK
Schatbewaarder :	Eerste Meester-Chef VAN HAVERBEKE
Beheerders :	Opmermeester DREESSEN
	Kapitein ter Zee DUINSLAEGER
	Majoor Geneesheer FLAHAUT
	Kapitein ter Zee GELUYCKENS
	Eerste Meester-Chef o/r LOOFFEN
	Kapitein ter Zee PESCH
	Kapitein ter Zee SCHLIM
	Korvetkapitein STRADIOT
	Hoofdaalmoezenier THIERENS
	Opmermeester o/r VAN ACKER
	Kapitein ter Zee o/r van WAESBERGHE

MANEUVERS IN MEI NORMINEX 72

door
CPC M. VERBOVEN

Pinkstermaandag, 22 mei, zeven uur 's morgens. Met een nogal sip gezicht staan de opgelijnde bemanningen in de zachte windstille morgen onder donkere wolken, waaruit nu en dan enkele druppels vallen, vanop het dek te staren naar voorbijschuivend Oostende met zijn verlaten straten. Op het staketsel staren een paar hardnekkige vissers en enkele vroege wandelaars terug. Met een bal trachten enkele moedige zwemmers - waarschijnlijk Britten - mekaar enthousiast op te warmen in het water aan het klein strand.

Schepen die op zo'n dag en zo'n uur op manoeuvres vertrekken, moeten eerst even wakker geschud om er wat leven en beweging in te krijgen. Dat gebeurt traditiegetrouw met « schip verlaten », maar het blijft een open vraag of dat wel een goede keuze is om nieuwelingen - want die zijn er elke reis - meteen mee te confronteren ! 't Geeft zo de indruk alsof niemand de zaak erg betrouwt !

Telegrafisten moeten niet worden aangepord ; die zijn vóór het vertrek al bijzonder actief en eens buiten de haven krijgen ze het doorgaans nog drukker - iedereen heeft blijkbaar op 't laatste ogenblik nog iets vergeten - zodat er voor hen geen stimulans nodig is. Dit is ook zo voor het technisch personeel dat al lang vóór de afvaart druk in de weer is en dat op die manier zichzelf een beetje uit de put helpt. De seiners zijn eigenlijk het meest te beklagen. In de haven langs de kaai komen alle transmissies over de telefonie luid en duidelijk door. Eens buiten lijkt het wel of iedereen aan zijn frekwenties zit te knoeien precies op het ogenblik dat er een reeds voordien gedikteerde manoeuvres moeten worden uitgevoerd. Er volgt dan even een rommelig over- en weerpraten tot alles weer bevredigend opgelijnd staat. Op het ogenblik dat de seiner dat dan doodgelukkig komt melden, krijgt hij lange berichten toegeschoven met het welomschreven verzoek ze, bij wijze van oefening, met de seinlamp door te geven. De detektors worden pas na het buitenvaren ruw aan de werkelijkheid herinnerd als ze van de brug opdracht krijgen om het schip nu maar eens blind door de pas van Duinkerke te brengen.

Zo geraakten de schepen ook deze keer min of meer uit de lethargie die een ontijdig vertrek toch onvermijdelijk meebrengt. Bovendien was het weer zacht, de zon brak door en zelfs de meest neerslachtigen kregen weer zin in het leven.

's Anderendaags nabij « les Casquets » was de lol er echter af. Een miezerige, druilerige hemel met een fikse zuiderwind waartegen de Bretoense kust nog een beetje bescherming bood, deed aan de herfst denken. Even werd geprobeerd om met de « VAN HAVERBEKE » en de « BREYDEL » een verscheepingsoefening te houden, maar een zware deining uit het westen maakte zoiets tot een zeer riskante aangelegenheid. Bij elke onderdoor schuivende golftop rolden de schepen gevaarlijk naar mekaar toe en de al overgebrachte trossen werden, na een paar minuten labiel evenwicht, ijlings losgegooid.

De zichtbaarheid verbeterde er niet op en de navigatie nauwe vaarwaters en slechte zichtbaarheid, meestal een erg gewaardeerde oefening, was nu een keiharde noodzaak om de schepen veilig door het « chenal du Four » te loodsen. De MSO's wilden ook door de « Raz de Sein », maar wind en stroom stuwden er gevaarlijk tegen mekaar in zodat de schepen nabij de « baie de Douarnenez » een paar uren moesten wachten. In afwachting begonnen ze allen ijverig fiktieve drenkelingen op te pikken en de afstandsbedieningen van roer en schroeven te laten uitvallen.

In de vroegdonkere avond, met amper één mijl zicht, slingerden de MSO's zich ten slotte langs « Tevennec » en « La Vieille » door de « Raz de Sein ». Hoewel er nadien nog een paar wachten stevig werd gerold, lagen ze op 24 mei rond één uur 's morgens veilig ten anker achter Ile de Croix, klaar om bij daglicht door een lange smalle, kronkelende geul Lorient binnen te lopen.

Maneuverperiodes worden niet gepland om toeristische neigingen in buitenlandse havens in te volgen, maar van Lorient kreeg de bemanning die dag wel bijzonder weinig te zien.

Rond acht uur 's morgens vast, veel gesjouw met vers brood en biervaten, de kommandanten met hun staf naar een vergadering om in een ongewoon beknopt Frans een laatste uitleg te krijgen over de allerlaatste problemen - alsof er achteraf geen meer zouden zijn ! - en rond twee uur 's namiddags kronkelden een sliert schepen weer door dezelfde geul zeewaarts.

De manoeuvres begonnen met een landingsfase op het zuidelijke strand van de « baie de Quiberon ». De schepen werden vooraf op een ankerplaats in het noorden van diezelfde baai geconcentreerd. Langs « la Teignouse », een smalle pas door de riffen die de baai grotendeels afsluiten, geraakten de MSO's, nog maar eens met beperkte zichtbaarheid, diezelfde avond veilig op hun ankerplaats. 't Was om bijgelovig te worden : telkens ze door een min of meer gevaarlijke waterweg wilden, verdoezelden alle bakens en vuurtorens in motregen en mist !

Op 25 mei, op een zeer onchristelijk uur - 3 uur 's morgens - trokken de MSO's hun ankers uit de kleverige bodem van Quiberon, mikten zich aan « la Teignouse » weer tussen de riffen heen en schoven een paar uren later achter een aantal Franse mijnenvegers door een lange aanlooproute naar de bewuste kuststrook. Enkele mijlen buiten de landingsstrook vielen de MSO's uiteen en begonnen intens op mijnen te jagen in de hun toegevoegde vakjes.

Mijnenjagen en mijnenvegen zijn twee verschillende bezigheden, zelfs de geest ervan is helemaal anders. Voor het vegen zijn er soms uren nodig om het tuig buiten te zetten en binnen te halen ; en eens dat het uitstaat, dan wacht het nauwkeurig navigerend schip passief af tot er een mijn ontploft of aan de oppervlakte komt, wat ten slotte op de aanwezigheid ervan wijst. Bij het jagen geen langdurig uitzetten van tuig ; je komt op het veld en je begint meteen. Je wacht ook niet tot de mijnen zichzelf verraden, maar je gaat er zelf op af, je zoekt ze, het is bijna als het spel van jager en wild : het is er, maar zoek het zelf maar uit waar het precies zit. En het resultaat hangt hier niet alleen af van een juiste navigatie en een perfect werkend tuig, maar vooral van het hardnekkige jagersinstinct van het mannetje dat doorlopend en intens het sonarbeeld uitpluist en in die hoop kontakten het lichtstipje van de mijn aanwijst. Mijnenjagen is actief en het resultaat is hier altijd evenredig met de inzet : een verstrooide jager schiet ook niets. Hoe hard de MSO's die dag ook zochten, geen mijntje te vinden in hun respectievelijke zones. Een beetje onmoedigd dropen ze rond middernacht af, terug naar hun vorige ankerplaats.

Reeds tijdens de overtocht Oostende-Lorient stond er een stevige zuidwester die daags voordien even was afgeflauwd maar tijdens de nacht van 25 op 26 mei weer aanwakkerde om nadien met stormkracht naar het westen te ruimen. Terwijl de gemijnde kanalen en zones naar het landingsstrand toch nog gedeeltelijk beschutting kregen van enkele rotsen en ondiepten, lag de zaak helemaal anders op de kanalen die voor de tweede manoeuvre-fase van 27 mei tot 1 juni waren voorzien : als een lang hoekig lint sneed de kustroute meer dan honderd mijl lang van Belle Ile naar « pertuis d'Antioche », de aanloop tot La Pallice. De Fransen waren er het hart van in omdat de vooruitzichten zo somber leken, maar omdat wonderen niet uitgesloten zijn en om meteen dicht bij hun werkterrein te zijn als er eentje zou gebeuren, vertrokken alle Nederlandse en Belgische vegers en jagers op 26 mei tegen middernacht naar hun zuidelijk oefengebied. Er was echter geen beginnen aan en 's anderendaags tegen de middag lagen ze allemaal geankerd in de « pertuis d'Antioche ».

De groepskommandant zat echter met het hele verloop erg verveeld, omdat de Belgische schepen op 28 mei het bezoek van koning Boudewijn zouden krijgen - het uitgebreide berichtenverkeer terzake overtrof het toch al hoge manoeuvre-debiet, wat de Fransen danig op de zenuwen werkte - en niets lijkt zo inactief als een rede vol verankerde schepen !

En 't zat er in, dat wonder. Zondag tegen zonsopgang viel de wind en even later had de groepskommandant alle schepen letterlijk het veld opgejaagd. Het is trouwens bij de marine een soort traditie om op een zondag te beginnen en dan liefst nog heel vroeg. Toen Zijne Majesteit op de « ZINNIA » landde, draaide de manoeuvre-machine dan ook op volle toeren en het weer bleef nadien altijd net goed genoeg om zonder onderbreking de tweede fase af te werken. Het waren lange dagen vol onregelmatige uren, met schepen

die ankerden of anker op gingen ergens tussen middernacht en vijf uur 's morgens, met mijnenjagen dat plots mijnenvegen moest worden, met lange zoekslagen zonder kontakten, met koortsachtig zoeken naar de duidelijke echo die daarnet zo goed doorkwam en dan onverklaarbaar onvindbaar bleef, met duiken op onmiskenbare mijnkontakten die achteraf zandribbels of stenen bleken te zijn, met slapen en rusten als er ergens maar een uurtje vrij was, met het doorlopend hevig rollen op een lange hoge westelijke deining die de sonarbundel naar de oppervlakte joeg en het sonarbeeld wit-gestreept deed opflitsen - de uitdrukkingen die de detektors in dergelijke omstandigheden gebruiken, zijn niet voor publicatie vatbaar -.

Het waren dagen met veel bewolking, soms wat duilerige regen, die de zichtbaarheid zodanig deed slinken dat zelfs de dichtsbijliggende boeien nog enkel met radar te vinden waren. Er was ook die uitzonderlijke halve dag vol zon en met een vlijmscherpe horizon waarop de flatgebouwen van Sable d'Olonne kubistisch en in miniatuur getekend stonden tegen de helblauwe achtergrond.

Hoewel de mijnenjagers aanvankelijk geen mijnen bovenhaalden, hadden ze in het aanvangsstadium toch degelijk werk geleverd door de hele kustroute uit te kammen en de posities van alle miingelijkende kontakten vast te leggen. Zo kreeg de groenskommandant meteen een duidelijk beeld van de ligging der mijnenvelden in zijn zestig mijl lang kanaal en konden alle inspanningen op die paar stukjes worden toegespitst.

Door het slecht weer tijdens het weekeinde was de al beperkte manoeuvreperiode nog met één dag ingekort. Het zag er dan ook naar uit dat het maar half werk zou worden. Maar de mijnenvegers boekten al vlug hun eerste successen en hoewel hoger de agressieve mijnenjager erg is opgemeld, waren het de zogenoemde passieve mijnenvegers die ten slotte het leeuwenaandeel van de geneutraliseerde mijnen voor hun rekening namen. Pas daags vóór het einde van de manoeuvres pikte de « BOVESSE » zijn eerste mijntje ; dat bleek wel stimulerend te werken, toch zeker voor de « BOVESSE », want de volgende dag haalde die er nog drie uit. De andere MSO's zochten verbeterd naar kontakten, kregen ze op het scherm, doken erop, maar tevergeefs : geen mijnen meer.

Op 31 mei, 's namiddags, riep de « ZINNIA » alle schepen terug naar hun ankerplaats in de « pertuis Breton », wat het tweede en laatste gedeelte van de manoeuvres afsloot. De « BREYDEL », die de laatste twee dagen met motorpech had af te rekenen, was niet van het veld weg te krijgen en tot laat in de avond onderzocht hij hardnekkig alle mogelijke echo's ; maar ten slotte moest ook hij mijnloos terug.

's Anderendaags kregen alle schepen de posities van de resterende mijnen doorgespeeld met het vriendelijk verzoek ze op te pikken. Die dingen zij ontzettend duur en in elke staf gaan er zuchten van verlichting op en rijst de stemming zienderogen naarmate het aantal bovengehaalde mijnen stijgt. Tegen de avond trokken de schepen in de richting Lorient, moe en sommige beladen met gerecupereerde mijnen. Als een vlucht uiteengeslagen duiven vielen ze druppelsgewijs de haven binnen, ergens tussen middernacht en het morgenkrieken.

Op 2 juni in de voormiddag, werden de puntjes op de « i » gezet tijdens een bespreking van de resultaten. Het weer bleek de grote spelbreker te zijn geweest, maar dat nam niet weg dat de hiaten ongezoeten aan de goegemeente werden voorgehouden.

Nadien kreeg een uitgebreide delegatie van de aanwezige Nederlandse, Franse, Britse en Belgische schepen op het stadhuis van Lorient een welkomstdrankje aangeboden. Het was ook meteen een afscheid, want diezelfde namiddag verlieten alle schepen de haven en gingen een thuiskoers voorliggen.

Het weer bleef even ongezeelig koud en miezerig, maar er stond weinig wind. Alle hoekjes en kantjes werden afgesneden en sommigen profiteerden bovendien handig van meelopende stroom om de terugreis in te korten. Zondagmorgen, 4 juni, dreven de eerste schepen de Oostendse haven binnen en vóór de middag lagen de laatsten vast.

Iedereen was vermoeid, soms doodop, na twee weken manoeuvres, zowat doorlopend op zee - die paar uren in Lorient veranderden daar weinig aan, want die waren al even druk omwille van de bevoorrading -, met lange dagen en korte nachten, met rollen en stampen zonder onderbreking op de Atlantische deining, met het samenspel van regen, wind en koude, soms onverwacht en sporadisch een beetje zon, en met alleen maar werkdagen. Na zo'n manoeuvres is het goed, weer in Oostende te zijn...

MET BESTEMMING ISTANBUL

door
JORIS DE GRANDE

1972. - Visserijwachtschip : A 960 Godetia. Niet voorziene reis naar het Midden Oosten slaat in. Voorziene data : 5 april tot 19 mei, met aanleg Kreta, Libanon en Turkije. 5 mei, 10.00 u. - De Godetia vaart af naar Zeebrugge, waar een deklading aan boord wordt gebracht. Vier Nike Hercules geleide tuigen, voor de Belgische afvaardiging bij NAMFI op Kreta.

Lading zeevast, meerposten, slepers vast, loads aan boord, varen wij voorbij het havenhoofd van Zeebrugge. Loads eraf, onze zeswekenlange reis neemt een aanvang. De zee is zeer wisselvallig. Grijs, uitzichtloos : onze Vlaamse Banken. Groen-blauw : de Golf van Biscaye (ofte Cascoigne). De portugese en spaanse kust glijden voorbij. Even tussen de Rock en de afrikaanse kust door : het Mare Nostrum binnen. Sightseeing. Aan boord alles opperbest. Iedereen hanteert zowat de schilderskwast. Een fris kleurtje staat Godetia goed. Net een vat der Danaïden, nooit houden reinigen en schilderen op. Wie heeft er ooit ijzeroxyde uitgevonden of ontdekt ? Materiaal nog niet goed geborgen of daar gaat het : alarmwacht I, II of III : naar keuze. Man overboordoefeningen, noodstuuroefeningen : de tweede kommandant krijgt er zowaar nachtmerries van. Intussen rondt wij de Balearen, en zetten koers naar Toulon. Hadden wij tot nu wat wind en zee tegen, de Mistral maakte er een mallemolen van. Kracht negen. Geeft niet : morgen zit het erop. Inderdaad ; om 08.30 u. lopen wij Toulon binnen. Afgemeerd aan pier waar ook de Aromanche (vlieg-dek-met-helikopter-schip) gemeerd lag. Ontvangst aan boord van tal van personaliteiten. Vice-admiral d'escadre Brasseur-Kermadec als eregenodigde (belg van geboorte, Verviers). Receptie aangeboden door commodore Lurquin, ter gelegenheid van zijn afscheid aan de Marine Nationale Toulon. De bemanning ging op zoek naar La Madrague. Zagen geen B.B., wel St. Tropez (was 't seizoen nog niet).

Afvaart : 17 april. Langs Ile Levant (weeral te vroeg in 't jaar), naar de straat van Bonifacio (tussen Corsica en Sardinië). Vervolgens de straat van Messina (engte tussen Italië en Sicilië) om dan recht op Kreta af te stevenen. Het weder ditmaal gunstiger.

In de morgen van 20 april praaïen wij Kreta. Eiland waar de meeste opnamen van Zorba de Griek gemaakt werden. Wij zetten intussen onze uurwerken een uurtje voor, kwestie van de zon niet te vroeg te zien ondergaan. Zo legden wij om 13.30 u. (12.30 u. Belg. tijd) aan te Sudha. Op alle huizen bevestiging. Morgen grootse herdenking 5-jarig bestaan van het kolonelsregime. Mooi landschap. Arme bevolking. Gelukkige mensen die nog met weinig tevreden zijn. 's Anderendaags ontschepen van de geleide tuigen. Ontvangst van alle Belgische families. Prettige aangename sfeer, een Breughel schilderij waard. Een paar enkelingen bezochten Knossos. Het labyrint bezorgde hen wat kopzorgen. Voor shopping namen wij de bus naar Xania. Mooi haventje nog niet bezoedeld door toeristen. Een gastronomische streling, die kleine gezellige restaurants.

22 april. - Slepers in moeilijkheden. Met een uur vertraging verlaten wij Shuda Bay, op naar Beyrouth, waar wij twee dagen later aanlegden. Hoe zou ons verblijf in het Midden Oosten verlopen ?

De optimisten hadden gelijk! De stad: één en al bekoring. Nationale drank «Aarak», nationale schotel «Meze». Een gezellige drukte heerst overal in Beyrouth. Ciné's bij de vleet. De plaatselijke markt verdient drie sterren in de «Guide Beçu». «Where are you from?» - «Belgium» - «Welcome».

from?» - «Belgium» - «Welcome»... Uitstap naar Baalbeck. De stad van Baal. Overblijfselen van de tempels van Jupiter en Bacchus. Een snuifje voor archeologen en vorsers. Alles op de foto en thuis zien ze weeral een stukje van de wereld. Aan boord grootse receptie aangeboden door de graaf de Lichtervelde, Ambassadeur van België. Een driehonderd genodigden, waaronder de Chef van de Generale Staf van de Libanese strijdkrachten en de Minister van Buitenlandse Zaken, en het ganse diplomatieke wereldje van Beyrouth.

Alle zaken nemen een eind, en wij zijn terug op weg. Ditmaal naar Turkije. Slalom tussen de Griekse eilandjes in de Aegaese zee. Aanleg Izmir 1 mei 1972. Te toeristisch getint. Appartementsgebouwen schaden uitzicht van de stad. Binnenkort geen verschil meer tussen de havens. Het oude Smyrna bestaat niet meer. De «Bazar» druk bezochte marktplaats. Goud en zilver aan goedkope prijzen (was ook het geval in Beyrouth). Turkse waterpijpen. Turkse koffie. Tapijtjes: nieuw en oud, origineel en namaak. Het neusje van de oudheidkundige zalm: bezoek aan Ephese, waar de geschiedenis even terug aan het daglicht is gebracht. Prachtig museum te Selçuk. Beelden van Artemis, Eros, fresco van Socrates en de god Bes. Gewonde en stervende soldatenfiguren. Een streling voor het oog (artistieke dan). Een bezoekje aan de opgegraven stad loont de moeite. Een pracht aan overblijfselen van verdwenen cultuur. Kwamen juist op tijd. Het Ephese festival was net aan de gang. In het amphitheater bewonderden wij volksdansen in een enig natuurlijk kader. Met nog een bezoek aan het huis van de Heilige Moeder en de Basiliek van Sint-Jan de Evangelist werd deze vermoeiende doch prachtige dag afgerond.

Na Izmir stond Istanboel in het operatieorder. Duur van de tocht: één dag. Inderdaad de dag van vertrek uit Izmir bereikten wij nog de Dardanellen. Mooie doorvaart naar de zee van Marmara.

5 mei, 08.00 u. - Wij gaan ten anker op de rede van Istanboel, Konstantinopel, Byzantium. De Blauwe Moskee, de Aya Sophia, Topkapi, namen om al onze bekenden mee te overdonderen. Verlofgangerssloep (letterlijk ditmaal) om het uur. Trekpleisters: bovenvermelde monumenten en de overdekte Bazar, met zijn juwelen, koper, leder en allerhande toeristenvoer.

Maandag 8 mei - Ankerposten. Afvaart 06.00 u. 's morgens. Terug naar Kreta waar wij op 9 mei afmeerden. Vijftien ledige containers en twee rocketmotors aan boord genomen. Laatste gelegenheid om de resterende drachmes van eigenaar te doen verwisselen. De souvenir shops kunnen er maar wel bij varen.

Afvaren de 10de mei. Weinig zon op de terugreis. Wind bij de vleet. Wij doorliepen bijna de ganse Beaufortschaal. Gelukkig maar dat de Golf ons gunstig gezind was. Ontspanning aan boord: film, kaartavond, bingo, pannekoekenbak, zang, radio Godetia, ons krantje Roletia, en... het werk.

Na negen dagen zee, de pas van Duinkerke, de vertrouwde Vlaamse Banken, staketsel Oostende; sluis in. Zoentjes geven, handjes drukken, terug bij de onzen... de vreugde van een Zeeman.



A inscrire sur vos tablettes!!! (dès maintenant)

BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

A OSTENDE - KURSAAL

LE 2 FEVRIER 1973



**muziekkapel
zeemacht
25 jaar
jong**



**25ième
anniversaire
corps de musique
force navale**



25e VERJAARDAG MUZIEK ZEEMACHT

25 jaar geleden werd de Muziekkapel van de Zeemacht gesticht en toevertrouwd aan de leiding van luitenant Gasia. Hij was het die voor deze muziekkapel de « Mars van de Zeemacht » schreef welke haar populariteit niet het minst dankt aan het aanwenden van « Het Loze Vissertje » en « Maman les p'tits bateaux qui vont sur l'eau » als voornaamste thema's.

Na luitenant Gasia kwam luitenant Hanniken aan de leiding van de Muziekkapel van de Zeemacht en sinds 1963 werd hij opgevolgd door kommandant G. Duijck.

Onder de leiding van deze drie bekwame dirigenten boekte de Muziekkapel van de Zeemacht menig sukses, niet enkel te Oosten en in ons land, maar ook ver buiten onze grenzen. Inderdaad deze formatie werd met veel geestdrift onthaald te Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Vlissingen, Luxemburg, Parijs, Vichy, Boulogne, Reims, Nancy, Bremerhaven, Dortmund, enz.

Ter gelegenheid van de 50e verjaardag van de Wapenstilstand werd de Muziekkapel van de Zeemacht uitgenodigd om te Parijs op te treden.

25e ANNIVERSAIRE DE LA MUSIQUE DE LA FORCE NAVALE

Cette année, le Corps de musique de la Force Navale fêtera ses 25 ans.

On envisage d'ores et déjà de célébrer cet anniversaire par un concert de Gala à Bruxelles, au Conservatoire, soirée qui pourrait être rehaussée par la présence de Leurs Altesses Royales Le Prince et La Princesse de Liège ; une retraite de quatre musiques militaires belges est prévue également à Ostende en juillet.

CHANNEL COMMITTEE

Le Channel Committee Meeting a tenu sa séance annuelle au Quartier Général de Saceur à Casteau.

Il faisait suite, en somme, à l'exercice de Shapex (Shape Exercise) qui venait de s'y dérouler.

Le Channel Committee est un Comité Consultatif composé des Chefs d'Etat-Major des Marines de Guerre de Grande Bretagne (Royal Navy), des Pays-Bas (Koninklijke Marine) et de Belgique (Force Navale).

La Réunion s'est tenue cette année sous la présidence du Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la Force Navale. A l'agenda de cette conférence figurait notamment un aperçu, présenté par le Commandant en Chef du Channel, des problèmes actuels qui se posent au sein de l'Etat-Major du Commandant de la zone du Channel ainsi qu'au sein de l'OTAN en général.



Commodore L. Lurquin onthult de herdenkingsplaat Bootsman Jonsen.

PLECHTIGHEID TER GELEGENHEID VAN DE DAG VAN DE ZEEMACHT

Het was een killige 6 junimorgen toen Commodore Lurquin bloemen neerlegde aan de gedenkplaat van de Royal Navy Section Belge, en meteen een reeks plechtigheden inluidde ter gelegenheid van de « Dag van de Zeemacht ».

Na een ingetogen stilte aan deze herinneringsplaat begaven de personaliteiten zich naar de ingang van de Generaal Mahieu-kazerne waar Commodore Lurquin plaats nam voor een met een Zeemachtsvlag bedekte gedenkplaat ter ere van BOOTSMAN JONSEN, naar wiens naam de kazerne in het vervolg zal genoemd worden. In zijn toespraak bracht hij nogmaals hulde aan wijlen Generaal Mahieu, wiens grote verdiensten hij onderstreepte.

Zijn redevoering vervolgde hij : « Door heden de kazerne om te dopen tot Marinekazerne Bootsman Jonsen, betracht ik de walinstellingen van de Zeemacht een naam te geven die nauw verwant is met de historie van de Belgische Zeemacht ».

In tegenwoordigheid van Commodore Van Dyck, Inspecteur Generaal van de Zeemacht, Korvetkapitein Segaert, Korpskommandant van de nieuw gedoopte kazerne en van Mw Buyens-Jonsen, nicht van wijlen Bootsman Jonsen werd toen de sobere doch zinvolle gedenkplaat onthuld.

Vanaf dit moment kreeg «de Mahieu» de naam van «Marinekazerne Bootsman Jonsen».

Na deze korte plechtigheid begaven de personaliteiten zich naar de erekoer waar de troepen onder het bevel van CPC Watron opgesteld stonden.

De beide Commodores begroetten de personaliteiten onder wie de korpskommandanten, van de korpsen rechtstreeks afhankelijk van het Maritiem Commando Oostende: voor het Maritiem Commando zelf: CPV Geluyckens, voor de Logistieke Groepering CPV Van Schoonbeek, voor de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht te St Kruis de CPV Lemaire.

In een korte toespraak belichtte Commodore Lurquin het eenvoudige leven van Bootsman Jonsen, leven dat hij gaf voor ONS vaderland, op 12 september 1944.

Vervolgens werden door de onderscheiden groeperingskommandanten eretekens uitgeleerd aan hun manschappen. In totaal werden 5 officieren en 28 onderofficieren en 1MT vereremerkt, waarvoor aan allen onze oprechte gelukwensen.

Om 10 u. 30 grepen twee erediensten plaats. Een in de SS Petrus en Pauluskerk volgens de katholieke en een in de Evangelische Kerk volgens de protestantse ritus. Het was 11 u. 30 stipt, toen alle burgerlijke en militaire (binnen- en buitenlandse) autoriteiten hadden plaats genomen aan het Zeeliedenmonument op de dijk ter hoogte van «Het Klein Strand» voor een passende bloemenhulde.

Prachtige kransen en ruikers werden neergelegd door de Stafchef van de Belgische Zeemacht, Commodore Lurquin, namens het stadsbestuur door de Heer Piers, Burgemeester, door de Voorzitter van de Oudgedienden van de «Royal Navy - Section Belge» en de verschillende voorzitters van de Oudgedienden van de Zeemacht en de Oudstrijdersverenigingen.

Tot slot van de officiële plechtigheid werd de erewijn aangeboden in de Hall van Eguérmin aan de Officieren en de genodigden, in de bar Onderofficieren aan de onderofficieren van de verschillende korpsen

en de bar B.V. en de MHK aan de 1MT en MAT.

Het was een mooie dag in de analen van Onze Zeemacht, een aangrijpende hulde aan een Held die zijn leven gaf voor ONZE VREDE.

Van Aerde René.

TOESpraak COMMODORE L. LURQUIN BIJ INHULDIGING MARINEKAZERNE BOOTSMAAN JONSEN

Mevrouwen, Mijne Heren,

De plechtigheid, waarop U heden uitgenodigd werd heeft tot doel hulde te brengen aan de Heer JONSEN.

Ik wil geenszins te kort doen aan de ongetwijfeld grote verdiensten van wijlen Generaal Mahieu, naar wie tot op heden deze kazerne genoemd werd.

Door ze heden om te dopen tot Marinekazerne Bootsman Jonsen, betracht ik de walinstellingen van de Zeemacht een naam te geven die verwant is met de historiek van de Belgische Zeemacht.

In het kort wil ik U de levensloop van diegene die wij vandaag eren schetsen.

Bootsman Jonsen in weerwil van zijn Engels klinkende naam, was een Belg te Antwerpen geboren op 18 mei 1902. Na zijn studies die hij volgde in zijn geboortestad, wordt hij opgeroepen om zijn militaire dienstplicht te vervullen.

Behorende tot de lichting 1922, wordt hij aangeduid voor het Torpedo- en Marinekorps, dat hij verlaat op 30 november 1923. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog, is hij getuige, zoals zovelen onder ons, van de gewelddaden van de vijand. Hij slaagt erin bezet België te ontvluchten en bereikt na heel wat moeilijkheden Engeland, alwaar hij zich op 13 juni 1941 als oorlogsvrijwilliger aanmeldt, bij het Belgisch recruteringsbureau te Londen.

Vanaf 5 november 1941 neemt hij dienst bij de Belgische Sectie van de Royal Navy en vaart aan boord van diverse korvetten en trawlers tot bij de bevrijding van het Belgisch grondgebied.

Na zeven maand dienst, wordt hij op 18 juni 1942 tot petty officier benoemd en slaagt hij op 21 december 1943 voor het examen van bootsman.

Zijn grondige kennis inzake het neutraliseren van magnetische mijnen, laat hem toe schitterend werk te verrichten bij de diverse

ontmijningsoperaties in het Kanaal en op de Schelde, waarbij hij zo menigmaal betrokken was gedurende de oorlogsjaren.

Dat het beroep van onze ontminers bijzonder gevaarlijk is, hoef ik niet te onderstrepen. Vele ontminingsoperaties zijn even zovele confrontaties met de dood. Ik hoef U maar de ramp te Oostduinkerke in 1968 te herinneren, waarbij zeven onderofficieren-ontminers van de Zeemacht in tragische omstandigheden de dood vonden.

Zo ook, verging het, spijtig genoeg, met bootsman Jonsen. Op 12 september 1944, amper zes dagen nadat Antwerpen op de vijand veroverd werd en de bevolking dagenlang de zo langverhoopte bevrijding in een uitgelaten roes vierde, werd hij, op amper een paar honderd meter van zijn woning, bij een ontminingsoperatie op de Schelde, gedood.

Had hij een voorgevoel van de noodlottige afloop? Dat hij een man was beziel met een verheven ideaal, blijkt uit een passus van zijn brief van 18 mei 1944, waarin hij schreef «Mijn heengaan moet gij niet betreuren en wees overtuigd dat ik al vechtende mijn dood zal gevonden hebben, met een zuiver geweten en fier dat ik mijn land heb kunnen dienen om de eindoverwinning».

In 1946 werd hem ten posthume titel, de eretekens van Ridder in de Leopoldsorde met Kroon, het Oorlogskruis 1940 met Palm en de Herinneringsmedaille 1940-45, toegekend.

Wij eren vandaag zijn nagedachtenis en ter herinnering aan zijn heldendood, willen wij voortaan zijn naam vereenzelvigd zien met de Marinekazerne te Oostende.

Het is dank zij bootsman JONSEN, en met hem, vele anderen die wellicht altijd onbekend zullen blijven en die hun leven veil hadden voor de bevrijding van ons land, dat wij nu nog steeds in een vrij België leven.

Van nu af aan zal deze marinekazerne de naam «Bootsman JONSEN» dragen.

TOESPRAAK STAFCHIEF TIJDENS «DAG VAN DE ZEEMACHT»

Officieren, onderofficieren, eerste matrozen en matrozen,
Mevrouwen, Mijne Heren,

Dat wij heden allen samen hier zijn om de dag van de Zeemacht te vieren is U allen wel bekend. De afgevaardigden van de groe-

peringen, korpsen, varende eenheden en walinstellingen hier aanwezig, vertegenwoordigen de ganse Zeemacht, om in een geest van samenhang het verleden van ons wapen te herdenken.

Dat men vanaf dit jaar teruggrijpt naar de 6e juni, die in het verleden de dag steeds is geweest, waarop onze marine haar wapenfeiten herdacht, heeft welbepaalde redenen.

Vooreerst verjaart Z.K.H. Prins Albert van België op die datum, vervolgens beoogt die dag een rationalisatie van de diverse korpsfeesten die voorheen op allerlei data gevierd werden en thans herleid worden tot één en dezelfde dag voor de ganse Zeemacht en als laatste en de meest bijzondere reden, herinnert ons die bewuste 6 juni aan de landing op de Normandische kusten in 1944.

Ik zei daarnet dat wij vandaag het verleden van ons wapen herdenken.

Daarom haal ik deze 6e juni 1944 aan, omdat bij deze door miljoenen Europeanen zo vurig verhoopte landing, onze toenmalige marinekers gekend onder de naam Belgische Sectie Royal Navy, die gedurende de oorlogsjaren aan allerlei oorlogsoperaties in de Noord Atlantische Oceaan, het Kanaal en de Schelde deelgenomen had, ook in Normandië present was.

Daarnet heb ik een gedenkplaat onthuld en meteen officieel de kazerne waar wij ons nu bevinden, de naam «Marinekazerne Bootsman JONSEN» toegekend, omdat hij, deel uitmaakte van deze Belgische Sectie Royal Navy, op de Schelde sneuvelde ter bevrijding van ons land.

Het is dank zij hem en dank zij zovele anderen, waarvan we wellicht nooit de naam zullen achterhalen, dat wij thans, 27 jaar na het beëindigen van de tweede wereldoorlog, als vrije burgers in een vrij land kunnen leven.

Wat vrijheid betekent, beseft men slechts, spijtig genoeg, als men ervan beroofd is.

Uw voorgangers van de Belgische Sectie Royal Navy, hebben in vaak moeilijke en gevaarlijke omstandigheden, bewezen tot een elitekorps te behoren.

Aan U deze traditie voort te zetten en aan U fier te zijn te behoren tot de Belgische Zeemacht.



Tijdens de « Dag van de Zeemacht » werden heel wat eretekens uitgereikt aan verdienstelijke militairen.

ALLOCUTION COMMODORE L. LURQUIN « JOUR DE LA FORCE NAVALE »

Officiers, sous-officiers, premiers matelots et matelots, Mesdames, Messieurs,

Vous savez certainement que nous sommes réunis ce jour pour célébrer la journée de la Force Navale. Les délégués des groupements, corps, unités navigantes et installations portuaires ici présents représentent la Force Navale, pour remémorer dans un esprit de solidarité le passé de notre arme. C'est pour des raisons bien précises que nous en sommes revenus cette année au 6 juin, date à laquelle, par le passé, notre marine commémorait ces faits d'armes.

En premier lieu c'est la date anniversaire de S.A.R. le Prince Albert de Belgique. Ensuite c'est dans un but de rationalisation. En effet, les fêtes de corps qui avaient lieu à différentes dates, ont été ramenées actuellement à un seul jour pour toute la Force Navale. La dernière et non moins importante raison est que le mémorable débarquement sur les côtes normandes en 1944 eut lieu un 6 juin.

Je vous disais que nous commémorons ce jour, le passé de notre arme.

C'est dans cet esprit que je cite ce 6 juin 1944, car lors de ce débarquement, tant espéré par des millions d'Européens, le noyau de notre marine actuelle, connu sous le nom de Section Belge de la Royal Navy, était présent. Il avait participé à différentes opérations dans l'Atlantique Nord, la Manche et l'Escaut.

Je viens d'inaugurer la plaque commémorative et de ce fait de dénommer officiellement cette caserne « Marinekazerne Boots-

man Jonsen » où nous nous trouvons, parce que, faisant partie de la Section Belge de la Royal Navy, il a donné sa vie sur l'Escaut pour la libération de notre pays.

C'est grâce à lui, et à beaucoup d'autres, dont nous ne connaissons probablement jamais le nom, qu'actuellement, 27 ans après la fin de la deuxième guerre mondiale, nous sommes des hommes libres dans un pays libre.

Ce qu'est être libre, on s'en rend compte, malheureusement, quand on en est privé. Vos prédécesseurs de la Royal Navy Section Belge ont prouvé, souvent dans des circonstances difficiles et dangereuses, qu'ils appartenaient à un corps d'élite.

A vous de continuer cette tradition et d'être fiers de faire partie de la Force Navale.

OPEN-DEUR TE ANTWERPEN

De OPEN DEUR van de Marinebasis Antwerpen in het Fort St-Marie, op 3 en 4 juni was een overdonderend succes: meer dan 15.000 bezoekers op zondag, 1200 aanwezigen op het bal van zaterdag.

Meer dan 15.000 bezoekers... !



Redding uit zinkende wagen.





De team-race met « 420 » werd een echt sukses.

OPEN-DEUR MARINEBASIS OOSTENDE

Dit jaar was het weer niet van de partij, dit kon de belangstelling echter niet remmen, heel wat bezoekers aan de Fancy-fair, ingericht door Navy 333, ook de schepen hadden heel wat belangstelling van de bezoekers.



BEZOEK VREEMDE MARINES VISITES MARINES ETRANGERES

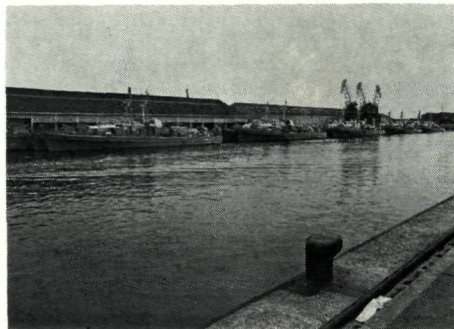
Het 1ste Duitse Smaldeel Mijnenvegers bestaande uit de A 65 «SAAR», M 1050 «MIRA», M 1051 «CASTOR», M 1052 «KREBS», M 1053 «ORION», M 1054 «POLLUX», M 1055 «SIRIUS», M 1056 «RIGEL», M 1057 «REGULUS», M 1058 «MARS» en M 1059 «SPICA» bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 17 tot 23 juni 1972.

De Franse Kustmijnenvegers «LOBELIA» en «GLYCINE» brachten een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 15 tot 19 juni 1972.

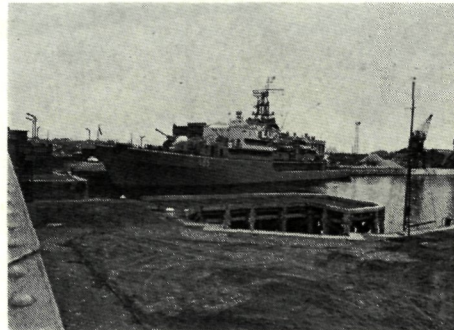
De Britse Ondiepwatermijnenveger H.M.S. «CHIPMAN» bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 13 tot 14 juni 1972.

De Nederlandse Onderzeebootjager HrMs «HOLLAND», bracht een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 16 tot 19 juni 1972.

Het Duitse Smaldeel Mijnenvegers.



De A65 SAAR



koninklijk bezoek aan norminex...

in beeld

De Koning onderhield zich lange tijd met de bemanning en schonk veel belangstelling aan hun problemen.

Na een zware oefening aan boord werden alle zorgen vergeten door een Koninklijke ontvangst bij de bemanning.



SM le Roi se fait présenter les officiers du « ZINNIA » par le Commandant. SM est suivie du Commodore Lurquin, du Lt Général Blondiau, chef de la Maison Militaire, du LT Général Aviateur Crekillie, chef d'Etat-Major Général, du Capitaine de Vaisseau Geluyckens, Commandant du Groupement Opérations.

L'officier d'apontage du « ZINNIA », l'Enseigne de Vaisseau De Beuker, en conversation avec SM le Roi.

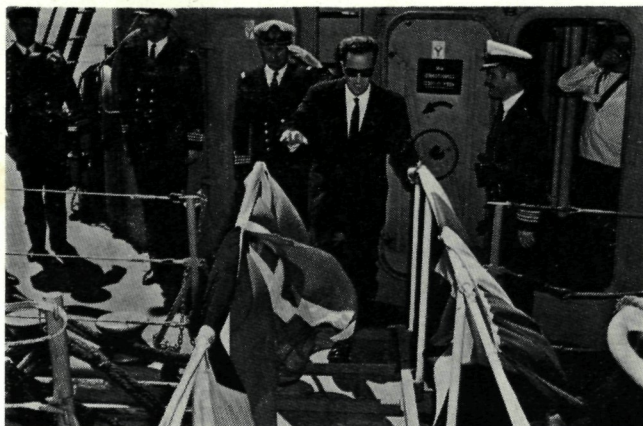
Accompagné du Commandant et du Maître d'Equipage le Premier Maître Chef Warnier, le Roi s'entretient avec un matelot mécanicien.



visite royale à norminex...

en images

De Koning verlaat de « ZINNIA » om zich aan boord van de « BOVESSE » te begeven.



Zijne Majesteit groet de vlag bij het aan boord komen van een mijnenveger.



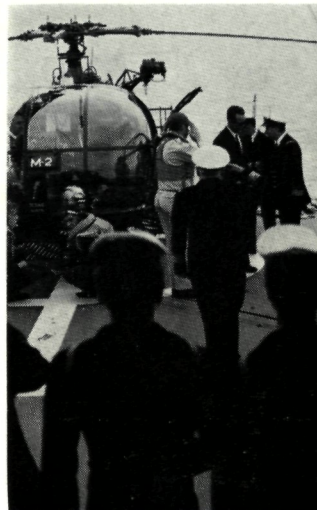
A bord du « BOVESSE » SM le Roi et le matelot plongeur Michel François.



Penché sur une carte marine, SM le Roi se fait expliquer le déroulement de l'exercice NORMINEX par le Capitaine de Frégate (BEM) E. Poullet.



SM le Roi à son atterrissage sur le pont hélicoptère du « ZINNIA », est accueilli par le Commandant du navire, le Capitaine de Corvette Van Damme.



HET KONINKLIJK BEZOEK AAN NORMINEX GEZIEN DOOR DE BEMANNING

Bezoek van Zijne Majesteit de Koning aan boord van de M 931 Knokke

Maandag 29 mei was « B » Day » (de « B » van Koning Boudewijn voor de MSC KNOKKE, inderdaad op die dag zou Z.M. de Koning tijdens de NORMINEX manoeuvres enkele uren doorbrengen aan boord van het schip. Om 8 uur stipt stapte de vorst van de ZINNIA over op de ernaast gemeerde MSC, in de omgeving van La Pallicia. Terwijl het koninklijk paviljoen in de mast gehesen werd voer het schip. Op het programma stond het uitbrengen van akoestisch en magnetisch veegtuig, een kleine sweepoefening en het inhalen van het tuig. De Vorst : die liet dadelijk zijn gezelschap alleen om van dichtbij de werkzaamheden op het achterdek te volgen. Alhoewel de nabije aanwezigheid van de koning de vertrouwde handelingen eerst wat stroef deed verlopen, werd er weldra in een ongedwongen sfeer verder gewerkt dank zij de houding van Z.M. Deze toonde inderdaad een levende belangstelling en luisterde vol belangstelling naar de uitleg verschaft door de commandant EDV Verhulst. Tijdens de welverdiende rust van 10 uur had de vorst soep in de cafetaria met de minesweepploeg, die wel enigszins verveeld leek met hun besmeurde werkkuniformenten, maar ook hier was het ijs vlug gebroken. Er ontstond zich een levendig gesprek over het leven aan boord waaruit bleek dat de Vorst zich ook voor de kleinste details interesseerde. Nadat iedereen zijn metalen « bolleken » uitgelept had werd er teruggekeerd naar het achterdek, waarvan de Koning gebruik maakte om een vlugge rondgang op het schip te maken eens te meer werden de matrozen getroffen door de weetgierigheid van de Vorst die overal en aan iedereen uitleg vroeg.

Na een aperitief gebruikt te hebben in de Wardroom keerde de Koning terug naar de cafetaria voor het middagmaal. Dat Z.M. de kunst verstaat om een gesprek op gang te brengen bleek reeds na enkele minuten want de gesprekken van algemene aard verliepen in een ontspannen en later zelfs in een joviale sfeer. Er werd hartelijk gelachen om verschillende anekdotes die ten berde gebracht werden en nadat de koks een pluim gekregen hadden toog iedereen terug aan het werk om het veegtuig binnen te halen, dit alles onder grote belangstel-

ling van de koning die zich hier ontpopte als een verdienstelijk amateurfotograaf en met de aanwezige cineast een nogal technische discussie begon over din., diafragma en dergelijke meer. Even voor 14.00 u. legde de KNOKKE terug aan naast de ZINNIA en verliet Z.M. het schip. Alhoewel sommige matrozen eerst tegen dit bezoek opzagen begonnen ze het nu jammer te vinden dat het al voorbij was, eigenlijk zou men de algemene indruk niet beter kunnen weergeven dan met de woorden van een dekmatroos « awel, tes nogal ne simpatieken hein seg ! »

In naam van de bemanning zou ik hier de koning willen danken voor zijn bezoek en voor de levendige interesse die hij toonde voor het werk dat wij, verrichten op een kleine MSC. 29 mei 1972 zal voor gans de bemanning een dag zijn die ze niet vlug zal vergeten.

MAT STERCKX

Visite de S.M. le Roi à Bord du M 961 - Zinnia

Lundi 22 mai, le ZINNIA quitte le port d'Oostende à 06.00 heures alpha afin de participer à l'opération de déminage NORMINEX. Cette opération devait se dérouler le long des côtes de France dans la région de Lorient et de La Rochelle.

A part l'arrivée un rien tardive et fort précipitée de l'un de nos confrères hollandais, tout l'équipage était au grand complet à l'appel du matin.

Le week-end avait été de courte durée pour beaucoup d'entre nous mais l'air du large ne manqua pas de sortir les engourdis de leur torpeur.

Le ZINNIA arriva bientôt au large de Lorient, secoué par un gros temps de force dix et un bon tiers de l'équipage récemment remanié put goûter ainsi des joies du « mal de mer ».

A l'aube du jeudi 25 mai tous étaient bien remis d'aplomb après un roulis nocturne qui causa une nuit blanche aux plus jeunes membres du bord.

Au cours de l'après-midi du 22 mai l'on nous avait annoncé la nouvelle qui allait marquer le point culminant de cette mission NORMINEX : la nouvelle officielle de la visite de sa majesté le Roi à bord du ZINNIA.

Cette visite et surtout le protocole dont elle devait s'entourer, nous l'avons d'abord ressentie comme une source de soucis. Il fallait repeindre le navire, le rendre propre

et présentable, enfin, la tenue de l'équipage tant matérielle que morale devait être plus soignée encore que d'habitude.

Le programme et l'horaire de la visite royale nous furent commentés par le Commandant en second et l'on nous signala les modifications à la routine.

Le jour «J», 28 mai, à 11.00 heures quelque 20 journalistes envahirent la passerelle du ZINNIA. Ils étaient conviés à assister à un briefing se rapportant à l'ensemble de l'opération NORMINEX.

A midi, l'hélicoptère Alouette III du ZINNIA déposa S.M. à bord où Elle fut reçue par le Cdt du Groupe Le Capitain de Frégate, J.C. Liénart, par le Commandant ainsi que d'autres personnalités. A 1205 heures eut lieu la présentation aux officiers du ZINNIA, suivie d'un déjeuner au carré des Officiers.

Au cours de l'après-midi S.M. embarqua à bord du BOVESSE et rejoignit notre navire vers 19.40 heures.

Comme prévu, Elle fut reçue à 20.30 heures au Mess des Sous-officiers; mais il avait également été prévu qu'une délégation de matelots aurait l'honneur d'y être présentée au Roi. Et ce fut le coup de théâtre dans la routine: Sa majesté désirait être présentée à tous les matelots après son entrevue avec les Sous-officiers.

Aussitôt dit, aussitôt fait. En quelques minutes ce fut le grand branle-bas. Le Commandant en second nous ordonna de nous mettre en 1ère tenue et nous pria de bien vouloir attendre Sa Majesté à la Cantine. C'est vers 21.00 heures que le Roi nous fit l'honneur de sa visite. Elle restera d'ailleurs à peu près deux heures en compagnie des «matafs» bien moins bruyants que d'habitude et pour ce qui est du timing, ce sont les matelots qui battront le record de la «compagnie royale». La surprise provoquée par la décision du Roi et l'honneur que nous avons tous ressenti se lisaient sur nos visages.

Le Roi nous salua tous d'une poignée de main très ferme tandis que nous nous présentions. Peu après S.M. s'est entretenue une demi-heure à chacune de nos tables. Notre inquiétude, au premier abord, était de savoir quel sujet de conversation choisir. Mais c'est Sa Majesté elle-même qui nous posa les premières questions... La

glace était brisée.... Précisions quant à notre spécialité à bord... Quel hobby nous avions? ...Sport préféré? Comment nous trouvions la vie à bord? Nous apprenions que le Roi aimait jouer aux échecs et qu'il ne buvait pas de bière... Notre principal sujet d'étonnement était constitué par l'attention que S.M. prêtait à la description de notre vie simple; nous lui parlions aussi du peu de temps de repos dont nous disposions, de l'importance que nos supérieurs attachaient quelquefois aux détails, régime contraignant d'une armée que l'on pourrait rendre plus humaine et qui semble s'engager dans cette voie. Beaucoup ont proposé une surprise plus complète encore de la visite royale... mais était-ce possible?

...A plusieurs d'entre nous le Roi posa la question suivante: «Que comptez-vous faire plus tard dans la vie?» ...Les uns ont répondu qu'ils avaient une carrière en perspective dans le civil, d'autres ont manifesté leur intention de s'engager à la Force Navale pour un terme plus long.

L'on s'est mis à discuter de l'opportunité de la création d'une armée de métier, qui bien payée, moins nombreuse... mieux entraînée et plus efficiente aux yeux de beaucoup... mais quel en serait le prix? ! ...Par ailleurs l'opinion publique belge serait-elle déjà mûre à cette idée? Sommes-nous prêts à suivre le système Anglais qui dans ce domaine paraît pour une fois moins conservateur que le nôtre? !!...

«Last but not least», le Roi a marqué son passage d'une empreinte qui restera pour toujours au fond de nous, l'empreinte d'une personne simple et effacée, érudite et gentille... très attentionnée... s'intéressant aux grands et aux petits problèmes, mais surtout aux problèmes de tous.

Nous sommes fiers d'avoir un Roi ayant un tel sens de la démocratie, ce courage de se mettre à tous les niveaux de la hiérarchie sociale.

Ce «courage» qui caractérise le vrai Belge et nous rend dignes des mots de César: «Inter omnia populi Galliae Belgii sunt fortiores».

Sa majesté est et reste pour nous le «Premier Belge»... et c'est pourquoi lorsqu'elle nous a quittée plus tard que prévu, nous l'avons saluée tout haut, en chœur en âme et en conscience d'un vibrant «VIVE LE ROI».

MAT CARDON J.

de reserve la reserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

West-Vlaanderen

Op vrijdagavond, 16 juni, organiseerde de Westvlaamse kring der reserveofficieren van de Zeemacht een gastronomisch souper voor zijn leden en hun echtgenoten.

Ruim 150 genodigden, gekomen uit alle hoeken van het Vlaamse land, waren te gast in de Marinekazerne Boatsman Jonsen van Oostende. In de grote zaal van de officiersmess werd hen een lekkere Indonesische rijsttafel opgediend, als naar gewoonte bereid door de beste meesterkoks van onze Zeemacht.

Onder de aanwezigen bemerkte men Commandant Laureys met een afvaardiging van de Regie voor Maritiem Transport. Drie kringen van Franse reserveofficieren waren op deze avond vertegenwoordigd. Luitenant-ter-zee G. Wiart, voorzitter van de Acoram-Littoral, leidde een talrijke delegatie van zijn marinekring terwijl Korvetkapitein Coevoet de kring van Acoram-Nord vertegenwoordigde. Ook de N.V.R.O.-kring van Duinkerke had een talrijke delegatie gestuurd met voorzitter Vandewaeghe aan het hoofd. Na het maal had de traditionele dansavond plaats, ditmaal bij kaarslicht en opgeluisterd door de stereofonische disco-bar van de Brusselse D.J. Edmond Michiels. Onder

de spotlights, in een echte « Westpoint »-ambiance, konden de genodigden tot vroeg in de morgen huppelen of dromen bij de toppers van nu en toen.

Deze avond, geplaatst in het teken van de Vlaams-Franse vriendschap, werd een succes zonder voorgaande. De Franse genodigden waren bijzonder opgetogen over het hartelijk onthaal vanwege hun Westvlaamse collega's alsook over de typische Vlaamse sfeer waarin deze avond verliep.

Kortom, een succes in alle opzichten, dat getuigt van het dynamisme van de Oostendse kring van reserveofficieren.

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS FORCE NAVALE

Association Namuroise des Anciens de la Force Navale.

L'Association des Anciens de la Force Navale vient de s'agrandir..., une nouvelle Section vient de se créer à Namur sous la présidence de Monsieur Gilbert Thiry. Le local provisoire se trouve Hôtel « Mouton d'or », rue Godefroid à Namur.

Vereniging Oudgedienden Zeemacht Leuven en omgeving. Samenstelling bestuur :

Voorzitter : Van Bossele D.
Onder-voorzitter : Libert E.
Penningmeester : Deschoenmaekers V.
Sekretaris : Van Gilbergen Ph.
Public-Relations : Segers F.
Commissaris : Demares P.
Adj. sekretaris : Cleremans A.
Beheerders : Dhr. Depaepe, Ch., Walenus E., Ruberecht H., Peleman, Medart, enz.
Adres sekretariaat : Pieter Nollekenstraat, 78. Kessel-Lo.

Association Bruxelloise des Anciens de la Force Navale

Brusselse Vereniging der Oud-Gedienden bij de Zeemacht

13.3.72 ; HMS EXMOUTH (RN) à Bruxelles.

Conformément à la tradition, l'ABAFN a invité l'équipage de cette frégate anti-sous-marine britannique à vider un fût au CAR-NABY's, au cours d'une très sympathique soirée. Seconde tradition, l'échange de crests, celui de l'EXMOUTH venant compléter la collection qui orne déjà tout un pan de mur du local ABAFN.

15.3.72. Associations maritimes bruxelloises.

Deuxième réunion de contact entre les OR/FN Brabant, le CORPS DES CADETS DE MARINE, section Bruxelles, le MODEL YACHT CLUB BRUXELLES, la ROYAL NAVAL ASSOCIATION, Belgium Branch et l'ABAFN pour préciser de quelle manière un regroupement des efforts jusqu'ici éparpillés, serait le plus efficace pour réaliser certaines activités en commun avec le maximum de succès.

11.4.72. Cours de Navigation.

Démarrage avec succès d'une nouvelle activité de l'ABAFN : cours de navigation de plaisance donné deux fois par mois par un membre diplômé et expérimenté en la matière. Chaque participant reçoit le texte imprimé et illustré du cours du jour, accessible à tous les membres ABAFN et aux épouses qui s'intéressent à la navigation, que ce soit simplement pour acquérir ou développer des connaissances théoriques ou pratiques ou que ce soit dans le but plus ambitieux de les appliquer ultérieurement sur une embarcation en tant que propriétaire ou à titre d'équipier compétent.

13.4.72. Associations maritimes bruxelloises.

Accord complet sur une première activité commune : l'organisation du parrainage du MSO 903 DUFOUR par la Ville de Bruxelles. Un budget commun, constitué par une participation financière de chacune des cinq associations couvrira les différents frais décidés et l'achat du cadeau commun au navire. Les invitations aux personnalités, les annonces à la presse et au public seront faites au nom des cinq associations, qui formeront en outre des délégations communes aux différentes cérémonies.

14.4.72. Souper entre membres au Carnaby's. Du 5 au 8 mai 72. Parrainage du MSO 903 Dufour (III) par la ville de Bruxelles.

Réalisation d'une idée chère à l'ABAFN et lancée par elle il y a près de deux ans. En fait il s'agit de la remise en vigueur en faveur du DUFOUR actuel, troisième du nom, du parrainage accordé par la Ville de Bruxelles à l'Algérine DUFOUR F903, en 1954, qui portait le nom d'un officier, Bruxellois par surcroît, de la Marine Royale Belge du siècle dernier.

Au cours d'un week-end très chargé, se succédèrent :

- le vendredi 5, l'arrivée du DUFOUR au port de Bruxelles et un concert sur la grand-place de Bruxelles par la Musique de la Force Navale ;
- le samedi, la cérémonie officielle du parrainage à l'Hôtel de Ville, avec la remise par M. COOREMANS, bourgmestre, d'un appareil de télévision, cadeau de la ville ; un cocktail à bord dans la soirée, au cours duquel l'équipage reçut une reproduction grandeur nature de... Manneken Pis, dont l'original au cours du week-end revêtit tour à tour ses uniformes de 1er matelot FN et de membre ABAFN ;
- le dimanche, messe en l'église Saint Nicolas à la mémoire des marins, visite guidée de la Ville et, pour clôturer ces trois jours, un fût de bière offert à l'équipage au CARNABY's.

Un temps radieux favorisa le déroulement de toutes ces cérémonies et vit affluer un large public au quai de Heembeek pour y visiter le navire.

Le lundi matin, une délégation de l'ABAFN salua le départ du navire. Parrainage parfaitement réussi à la grande satisfaction de la Ville de Bruxelles, du DUFOUR III et des cinq associations maritimes bruxelloises.

11.5.72. Regates de Baleinières au port de Bruxelles.

Le week-end de parrainage à peine terminé, l'ABAFN et le CORPS DES CADETS DE MARINE réalisèrent, pour la 2ème année consécutive, avec la participation des Sea Scouts, 4e unité Bruxelles, un concours de baleinières. Mise en jeu cette année d'une coupe. Huit équipes luttèrent par manches de deux baleinières prêtes par les Sea Scouts et montées par 4 nageurs plus 1 barreur. Distance deux cents mètres. Ayant peut-être consacré leur entraînement à l'endurance et à la manœuvre plutôt qu'à la vitesse, les deux équipes ABAFN furent éliminées. La compétition se résuma alors en une explication acharnée entre les jeunes, Sea Scouts et Cadets, à tel point que la finale n'ayant pu les départager, il fallut en disputer une seconde pour désigner un vainqueur. C'est une équipe des Cadets qui détiendra la coupe jusqu'à l'année prochaine. Les équipes seconde et troisième reçurent respectivement une médaille d'argent et de bronze.

ereabonnementsen - abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monsieur Cammaert, Aumonier en Chef
(HON.)

Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale

Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende

Le Commodore e.r. Robins, Laeken

Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek

Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian

Delegation Nato London

Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,

Oostende

Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles

Kapitein ter Zee (R) Tanghe, Oostende

Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem

Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende

Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon,

Ambassade de Belgique à Madrid

Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende

Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne

Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk

Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen

Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles

Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen

LtKol Latusek, Ambassade de Pologne

LtKol (R) Wauters, Temse

Kol Leneu, Ambassade URSS

Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek

Le Capitaine de Corvette (R) Velghe, Bruxelles

Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan

Fregatkapitein (R) Herremans, Stene

Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles

Fregatkapitein (R) Van Hoof, Merksem

Korvetkapitein (R) Verrees, Turnhout

Le Capitaine de Corvette Segaeert V. Oostende

Le Capitaine de Corvette (R) Mertens, Macon

Le Capitaine de Corvette (R) Delgoffe, Schilde

Korvetkapitein (R) Bekaert, Oostende

Le Capitaine de Corvette (R) Sohler, Bruxelles

Le Capitaine de Corvette (R) Borgers, Ixelles

Le Capitaine de Corvette Pecher, (R) Bruxelles

1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain

1LV (R) Monteyne, Oostende

1LV (R) Decrop, Oostende

Luitenant ter Zee 1ste kl. (R) Becquaert,

Berchem

1LV (R) Carlier, Antwerpen

1LV (R) Remy, Uccle

LDV (R) Maertens de Noordhout, B. Tilff

LDV (R) Maertens de Noordhout C. Tilff

LDV (R) De Sloover, Bruxelles

LDV (R) Dorsimont, Dilbeek

LDV (R) Masure, Oostende

EDV (R) Elslander, Pulle

Enseigne de Vaisseau (R) Horion, Evere

Les Corps des Cadets de Marine, Section Bru-

xelles

Le Commandant Andrien, Uccle

Le Capitaine Mertens, Uccle

L'aumônier Cuyllits, Uccle

2EV (R) Lebouille, Jupille S/M

De Muziekpapel van de Zeemacht

Les Officiers de la Section de Liège du Corps

des Cadets L.M.B.

Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,

Bruxelles

Le Club Prince Albert, Bruxelles

Club Officiers, Oostende

Club Officiers, St.-Kruis

Club Officiers, Zeebrugge

Le Commandant d'aviation Van Obergen, Oost-

ende

Le Comandant d'aviation Van Obergen, Oostende

Verbroedering Royal Navy, Oostende

Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten

Tabagie Onderofficiers, Comservost

Tabagie Onderofficiers Zeebrugge

Troepenkantien Zeebrugge

De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge

L'administration communale de Verviers

Het gemeentebestuur van Kortrijk

L'administration communale de Andenne

De stad Oudenaarde

L'administration communale de Charleroi

Het gemeentebestuur van Blankenberge

Het gemeentebestuur van St.-Niklaas

L'administration communale de Herstal

Het gemeentebestuur van Hasselt

La ville de Malmédy

De stad Knokke

L'administration communale de la Roche en

Ardenne

Het gemeentebestuur van De Panne

L'administration communale de Visé

Het gemeentebestuur van Vilvoorde

Het gemeentebestuur van St.-Truiden

De stad Diksmuide

Het gemeentebestuur van Turnhout

De stad Brugge

Het gemeentebestuur van Mechelen

Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek

Le Comte D'Ursel, Moulbaix

Le Vicomte Pouillet, Uccle

Mme Vve Timmermans, Oostende

Madame Truffaut, Liège

Melle Pipijn, Uccle

Monsieur Solvay, La Hulpe

Monsieur Cassette, Ath

Monsieur Hosdain, Marcinelle

Monsieur Hamoir, Etterbeek

De Heer Boydens, Oostende

L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-

les

Bibliothèque Centrale de la Province de Bra-

bant, Bruxelles

De Heer De Hondt J., Oostende

De Heer Verhaeghe, Forest

De Heer De Preitere, Kortrijk

Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre

Monsieur Dhont A., Schaerbeek

Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem

De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg

- Mr. Derwae

Monsieur François, Auderghem

Monsieur Janssens, Uccle

Monsieur Geonet, Marcinelle

Monsieur Pallemakers, Watermael-Boltsfort

Monsieur Goessens, Lessines

Monsieur Léonard, Jette

N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.

Antwerpen

De Heer Windey, Steendorp

De Brouwerij Van Haecht, Gent

De Heer Naudts, Oostakker

Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,

Brugge

Monsieur Goor Marc, Etterbeek

Monsieur De Keyser, Watermael-Boltsfort

De Heer Bouchat, Leuven

The General Stores Shipchangers Ostend

Mr. Declercq

Monsieur Nys, Bruxelles

Monsieur Marsigny, Dinant

Monsieur Bouillet, Limal

The North Sea Yacht Club, Oostende

De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-

wezen, Oostende

Anonyme

De Heer De Bie, Buizingen

De Heer Vleurinck, Destelbergen

De Heer Dubois, Gentbrugge

Caddy-Talors, Oostende

Dr. Verhaeghe, Eeklo

De Heer Gouvy, Oostende

Monsieur Declodt, Ixelles

L'association des Amis de l'école autonome

de l'Etat, Oostende

Les établissements Rulé, Schaerbeek

Monsieur Mey, Mouscron

De Heer Glorieux, Spiere

S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen

Monsieur Cléban, Ixelles

Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha

Mercantile Marine Antwerpen

Monsieur Beernaerts, Laene

De Heer Deroo, Gent

De Heer Dautricourt, Knokke

De Generale Bankmaatschappij, Brugge

Hotel Wellington, Oostende

Monsieur Franckx, Forest

Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert

Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud

De Heer Van Haverbeke E., Oostende

Monsieur Pierard, Saint Servais

De Heer Heynen, Antwerpen

Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen

De Heer De State, Ekeren 2

De Heer Boonen, Wilrijk

Monsieur Delcourt, Liège

Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute

De Heer Van Hellemont, Berchem

De Heer Ingelbrecht, Kapellen

Monsieur de Gheldere, Bruxelles

Monsieur Gérard, Flémalle-Haute

Cockerill Yards Hoboken

Monsieur Hervy, Magistrat, Mons

De Heer Cools, Brugge

N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen

Phoenix Oil Products, Schoten

De Heer Conings, Gent

De Heer Wolf, Oostende

Vereniging der Staatszeeloddsen v.z.w.

Monsieur De Ridder, Evere

S.P.R.L. Covessa, Bruxelles

Le Chevalier Breydel, Bruxelles

Monsieur Houzeau de Lahaie, Mons

Le Centre Privé Médical, St Gilles

De Heer Degelder, Leuven

Monsieur Bonnevie J., Oostende

Informar, Bruxelles

Monsieur Verlinde, Jette

De Heer Soetens, Oostende

Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende

De Heer Grandjean, St.-Niklaas

L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle

Club 1MT & Mat Comenav, St.-Kruis

Monsieur Schlim, Arlon

Monsieur Lamproye, Bruxelles

Monsieur Brilliet, Ixelles

Monsieur Van Hauwermeiren, Jette

Maag Belux, Bruxelles

Monsieur Roulin, Dinant

Monsieur Vanderhoven, Renaix

De Heer Huilmand R., Oostende

De Heer Hauglustaine Y., Hasselt

S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen

Monsieur De Buck D., Bruxelles

Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende

Monsieur Lenoir, Gaillmarde

Monsieur Meert, Bruxelles

Baron et Baronne De Bethune - Sully, Bruxelles

Monsieur Longerstey, Bruxelles

Monsieur Martens, Braine la Comte

De Heer Dewit, CMB, Antwerpen

Mevrouw Verleye, Brugge

Monsieur Oury, Liège

De Stad Oostende

Navy Yacht Club Gent - Mr. Stevens

R.V. Kredietbank

James Walker Cy, Antwerpen

De Heer Van Damme P., Brugge

De Heer Hausman, Oudenaken

Afgesloten op datum van 10 juni 1972.

Clôturé à la date du 10 juin 1972.

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever

J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zee-macht.

20^e jaargang
nr. 139

neptunus 1972

20^e année
no. 139

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (ge-woon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 1755 du société générale de banque oostende - compte 280-0400779-12 de neptunus — p.r.k. 1755 van de generale bankmaatschappij oostende - voor rekening 280-0400779-12 neptunus — p.r.k. 146270 van de kredietbank oostende - voor rekening 473-6090311-30 van neptunus — c.c.p. 146270 du kredietbank oostende - compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. 059-751.32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « de vuurtoren » tel. 059-751.32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1972, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (09) 25.47.68 Gent.

